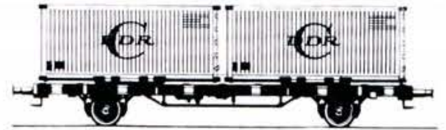
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 20



FEBRUAR

2/71



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,– M · Sonderpreis für die DDR 1,– M 32 542

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

2 FEBRUAR 1971 · BERLIN · 20. JAHRGANG



Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

Der Redaktionsbeirat



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach (†); Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich: Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Horst König.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,– M, Sonderpreis für die DDR 3,– M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export- und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Ausschnitt der H0-Heimanlage unseres Lesers Michael Bieder (siehe hierzu auch die Seite 37) Foto: Michael Bieder

Rücktitelbild

Schmalspurbahnhof Niederschlag im Erzgebirge, kurz vor Weihnachten 1969

Foto (20. 12. 1969): Ingried Migura, Berlin

Titelvignette

Auch die Firma Zeuke & Wegwerth KG ging nicht am Container-Trend vorbei. Unsere Titelvignette zeigt den Containertragwagen mit zwei 20-Fuß-Containern.

Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Ein schmerzlicher Verlust hat unseren Verlag und den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR getroffen. Tief erschüttert vernahmen wir am 4. Januar 1971 die Nachricht, daß unser Mitarbeiter, der Verantwortliche Redakteur der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner", das Mitglied des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR,



Ing. KLAUS GERLACH

plötzlich und unerwartet verstorben ist.

Mit ihm verlieren wir einen pflichtbewußten, einsatzbereiten Genossen, der bis zu seiner letzten Stunde eng mit der Arbeiterklasse verbunden war und seinen Beruf hingebungsvoll ausübte.

Als Kind der Arbeiterklasse aufgewachsen, hatte Klaus Gerlach immer ein offenes Ohr für alle Fragen der gesellschaftlichen Entwicklung in der DDR. Ohne Aufforderung war er zur Stelle, wenn es galt, dringende Probleme zu lösen. Mit großem Ernst und hohem Pflichtbewußtsein setzte er sich für die Erfüllung verantwortlicher Funktionen im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR ein. Er war einer der Initiatoren einer den gesellschaftlichen Erfordernissen entsprechenden Organisationsform der Modelleisenbahner in unserer Republik. Von Anbeginn leistete er als Mitglied des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR als Vorsitzender der Kommission für Presse und Werbung eine ideenvolle, fruchtbare Arbeit.
Es entsprach seinem Wesen, ständig Verbindung zu den Mitgliedern des Verbandes zu suchen; auf vielen Reisen holte er sich bei zahlreichen Arbeitsgemeinschaften Anregungen für die eigene Tätigkeit als Verantwortlicher Redakteur des Verbandsorgans „Der Modelleisenbahner".
Als Mitglied der Redaktionskommission auf dem Verbandstag in Schwarzburg nahm er noch vor wenigen Wochen Einfluß auf wichtige Fragen des Verbandslebens, die heute und für die kommenden Jahre Geltung haben. So wirkte er voll Optimismus und Freude, den Blick nach vorn gerichtet, bis zur letzten Stunde für die Sache der Modelleisenbahner.
Mit Lust und Liebe war Klaus Gerlach Modelleisenbahner. Mit gleicher Leidenschaft widmete er sich auch allen Entwicklungsfragen des Eisenbahnwesens in der DDR. Im Jahre 1953 war er einer der ersten Fachingenieure der Deutschen Reichsbahn, die, bei der „Fahrt frei" beginnend, sich dem schönen und verantwortungsvollen Beruf des Journalisten verschrieben. Nicht mehr zu zählen sind die vielen Beiträge, die seither aus seiner Feder kamen oder von ihm bearbeitet worden sind.
Besonders als Verantwortlicher Redakteur der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" erwarb sich Klaus Gerlach große Verdienste. Aber auch als Autor vieler Modelleisenbahn-Fachbücher hat er sich für bleibende Zeiten Anerkennung und Achtung verschafft.
Klaus Gerlach hat bis zum letzten Tag seines Lebens gewissenhaft seine Pflicht erfüllt. In seinem Sinne weiter zu wirken für das große Ziel des Sozialismus, sei unser Versprechen, das wir ihm als letzten Gruß geben.

*

Allen Genossen und Freunden, die unserem Genossen Ing. Klaus Gerlach das letzte Geleit gaben, möchten wir auf diesem Wege unseren tiefempfundenen Dank sagen. Ebenso herzlich danken wir allen, die durch Kranz-und Blumenspenden oder in anderer Form ihre Teilnahme bezeugten.

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Vom 2. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Dr. ERHARD THIELE,
Präsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

Wir schreiben den 18. Dezember 1970. Gegen 22 Uhr rollt gemächlich ein Sonderzug der Deutschen Reichsbahn in den stillen, ein wenig verträumten Bahnhof Schwarzburg im Thüringer Wald ein. Er brachte die über hundert Delegierten und Gäste zum 2. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR von Saalfeld her, nachdem sie sich aus allen Teilen der Republik kommend dort getroffen hatten.

Pünktlich um 8 Uhr begann am 19. Dezember 1970 die Tagung. Zunächst wählten die 102 Delegierten ein Arbeitspräsidium, das sich aus folgenden Herren zusammensetzte: Präsident Dr. Erhard Thiele, Vizepräsidenten Günter Mai und Prof. Dr.-Ing. Harald Kurz, Generalsekretär Helmut Reinert, Dr. Heinz Schmidt sowie Dipl.-Ing. Ferenc Szegö vom Ungarischen Modellbahnverband und Karel Reischl vom Verband der ČSSR-Modelleisenbahner.

Zu Beginn wurden alle DMV-Mitglieder geehrt, die in der verflossenen Legislaturperiode verstarben, darunter auch der erste Präsident des DMV, Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen, Helmut Scholz. Generalsekretär Helmut Reinert fungierte im Auftrag des Präsidiums als Versammlungsleiter. Nach Erledigung der üblichen Formalitäten erteilte er dem bisherigen Präsidenten, Dr. Erhard Thiele, das Wort zum Rechenschaftsbericht des Präsidiums des Verbands.

Der Redner begann seine Ausführungen mit einem Dank an den bisherigen Minister für Verkehrswesen der DDR, Dr. Erwin Kramer. Er würdigte noch einmal die Verdienste und das große Verständnis, das Dr. Kramer jederzeit für die Belange des DMV entgegengebracht hat. Mit dem Glückwunsch an den neuen Minister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Otto Arndt, verband Dr. Thiele den Wunsch, daß die Unterstützung des DMV auch unter dessen Leitung so gut bleiben möge.

Im Rechenschaftsbericht nahm dann die Arbeit und die Entwicklung des DMV in den letzten vier Jahren einen breiten Raum ein. Mit Stolz berichtete der Präsident, daß sich der DMV immer mehr aus einer losen Verbindung Gleichgesinnter zu einer gesellschaftlichen Kraft entwickelt hat, die einen festen Platz in unserer sozialistischen Menschengemeinschaft einnimmt. Im Berichtszeitraum konnte die Zahl der Arbeitsgemeinschaften von 119 auf 195 erhöht werden, während der Mitgliederstand von 2050 auf 2900 stieg. Die Tätigkeit des Präsidiums war gekennzeichnet durch eine zielgerichtete und aktive Mitarbeit aller Präsidiumsmitglieder. Grundsatzrichtlinien schufen Voraussetzungen für eine einheitliche Ausrichtung der Arbeit der AG, des Präsidiums und seiner Kommissionen, die sämtlich auf besondere Schwerpunkte orientiert waren. Besonders sorgfältig befaßte sich jederzeit das Präsidium mit den Belangen der Jugendarbeit. So blieben denn auch die Erfolge gerade auf diesem wichtigen Gebiet nicht aus: Die Meisterschaften Junger Eisenbahner, alljährlich veranstaltet, wurden auf ein beachtliches Niveau gebracht, die Betreuung der Pionier- und FDJ-Arbeitsgemeinschaften sowie der Pioniereisenbahnen erfolgte regelmäßig. Jedoch muß auch kritisch erkannt werden, daß noch lange nicht alle AG die Jugendarbeit zum festen Bestandteil ihrer Arbeit gemacht haben. An die Stelle der Leistungsvergleiche in Prüfungsform soll künftig der organisierte Erfahrungsaustausch in Form der Bezirks- und DDR-Treffen „Junger Spezialisten“ treten.

Auch auf die Wettbewerbsarbeit legte das Präsidium in den letzten vier Jahren einen großen Wert. Das bezeugen u. a. die Wettbewerbe anläßlich des 20. Jahrestags der DDR, des 100. Geburtstags Lenins und zu Ehren des 2. Verbandstags. Auch im internationalen Maßstab konnte der DMV immer wieder einen hervorragenden Platz einnehmen, was allein die Anzahl der jährlich errungenen Preise beweist.

Die Arbeit der Technischen Kommission fand ebenfalls eine internationale Anerkennung. Das kommt z. B. darin zum Ausdruck, daß ihr Vorsitzender, Vizepräsident Prof. Dr.-Ing. Kurz, auf dem letzten MOROP-Kongreß zum Leiter des Technischen Ausschusses des Modellbahn-Verbands Europa gewählt wurde. Im Vordergrund der Arbeit dieser Kommission des DMV steht künftig die Schaffung einer umfassenden technischen Dokumentation. Außerdem sollten Empfehlungen zum Bau von Gemeinschaftsanlagen sowie eine Information über Baupläne auf dem Arbeitsprogramm der Technischen Kommission des DMV stehen.

Ferner befaßte sich der Rechenschaftsbericht des Präsidiums besonders intensiv mit Fragen der Mitgliederwerbung und der Öffentlichkeitsarbeit. Jede einzelne Leitung in jeder Ebene muß mehr als bisher über ihre Arbeit in den Massenkommunikationsmitteln berichten, um weitere Interessenten für die Verbandsarbeit zu gewinnen. Auch verbandsintern muß in dieser Hinsicht etwas mehr getan werden, deshalb soll künftig quartalsweise eine Information aller AG über die Arbeit des Präsidiums, der BV und die wichtigsten Verbandsprobleme erfolgen.

Dem neuen Präsidium wird empfohlen, für die Betreuung der zahlreichen Eisenbahnfreunde eine besondere Kommission zu schaffen, die an die ersten Erfolge der BV Berlin, Cottbus und Dresden anknüpfen sollte.

(Fortsetzung auf Seite 53)

Ing. GÜNTER FROMM, Erfurt

Bauanleitung für das Empfangsgebäude Bf Biberau in Nenngröße H0

Selbst wenn man dienstlich oft mit der Eisenbahn fährt, und sei es ...zig mal auf derselben Strecke, kann man immer wieder Neues entdecken. So erging es auch mir, als ich kürzlich an einem schönen Herbsttag auf einer Eisenbahnfahrt dieses hübsche, „romantische" Empfangsgebäude „entdeckte". Es erschien mir recht geeignet, einen kleinen Bahnhof auf einer Modellbahnanlage mit Mittelgebirgscharakter — ein immer wieder beliebtes Thema — zu zieren. So setzte ich mich ans Reißbrett und entwarf diesen Bauplan, der hoffentlich auch wieder viel Liebhaber finden wird.

Das Vorbild dieses Modells wurde 1905 als landschaftsgebundener Fachwerkbau errichtet. Das Erdgeschoß wurde als Ziegelrohbau hergestellt, Sockel- und Rampenmauerwerk aus grauem Werkstein. Das steile Ziegeldach hat großen Überstand und wurde an den Orten mit reich verzierten Windbrettern abgeschlossen. Auch die sichtbaren Balkenköpfe der Erdgeschoßdecke zeigen entsprechend des damaligen Zeitgeschmackes reiche Verzierungen. Die dunkelbraunen Fachwerkhölzer mit den hellgelb gestrichenen Putzflächen bilden einen guten Kontrast zu dem rotbraunen Ziegelmauerwerk. Türen, Dachuntersichten und Windbretter wurden in helleren graubraunen Tönen gehalten. Die Dachrinnen und Fallrohre erhielten hellgrünen, die Fenster weißen Anstrich. Grüne Blumenkästen, mit roten Geranien bepflanzt, setzen farbige Akzente. Aus den Grundrissen ist die Raumaufteilung ersichtlich, die von dem Originalbauplan übernommen wurde. Im Erdgeschoß befinden sich die Diensträume und Warteräume, im Ober- und Dachgeschoß wurde eine Wohnung eingerichtet.

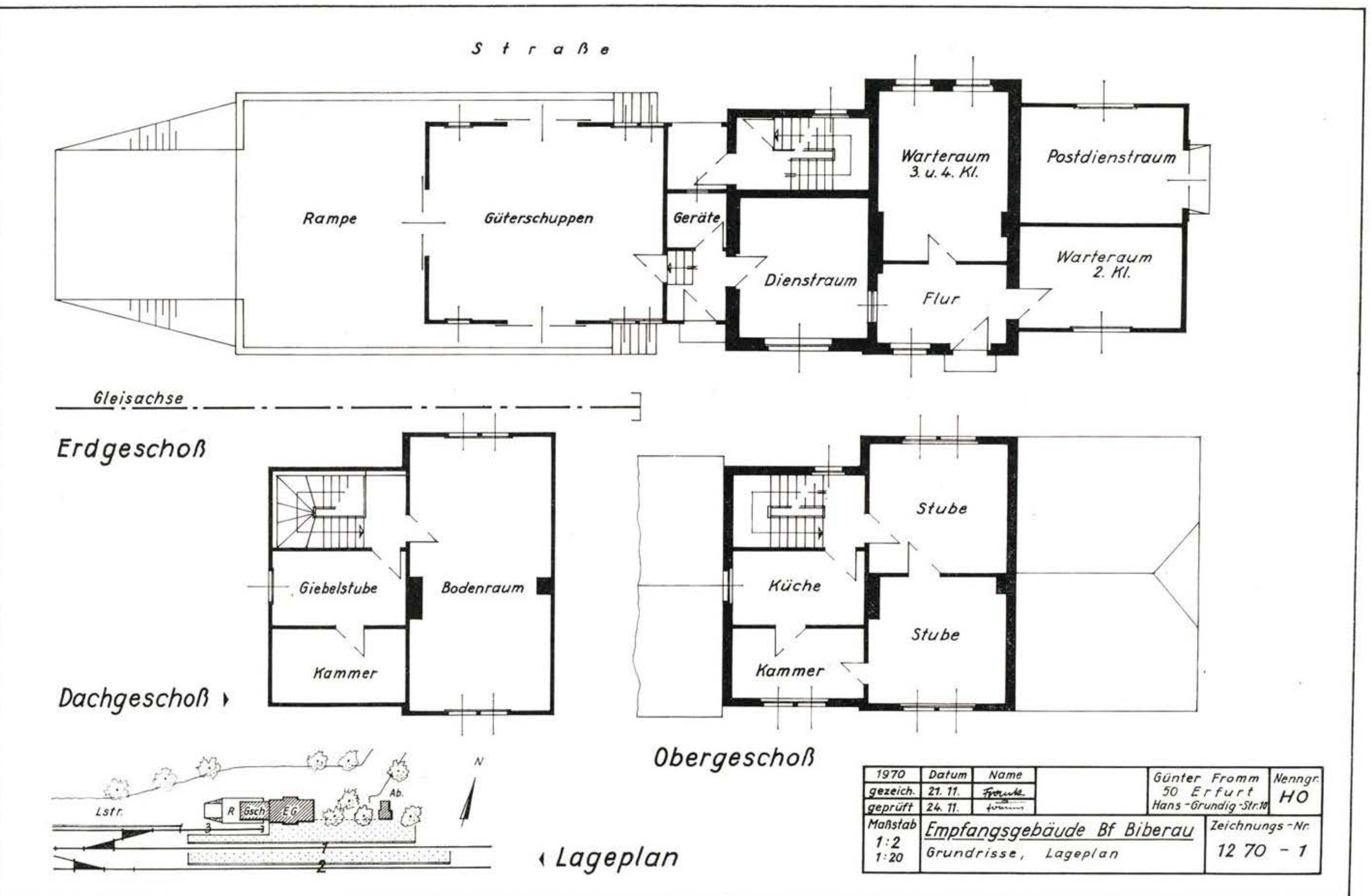
Diese Beschreibung des Vorbildes soll genügen, um in Verbindung mit den Zeichnungen vor dem „geistigen Auge" des Bastlers das Modell entstehen zu lassen.

Abschließend noch einige Hinweise zur Herstellung des Modells. Es wird in der schon mehrfach von mir beschriebenen Gemischtbauweise gefertigt. Ungeübten Bastlern sei die grundlegende Baubeschreibung des Empfangsgebäudes Bf Unterbimbach aus meinem Buch „Bauten auf Modellbahnanlagen" — erschienen im TRANSPRESS-Verlag — empfohlen.

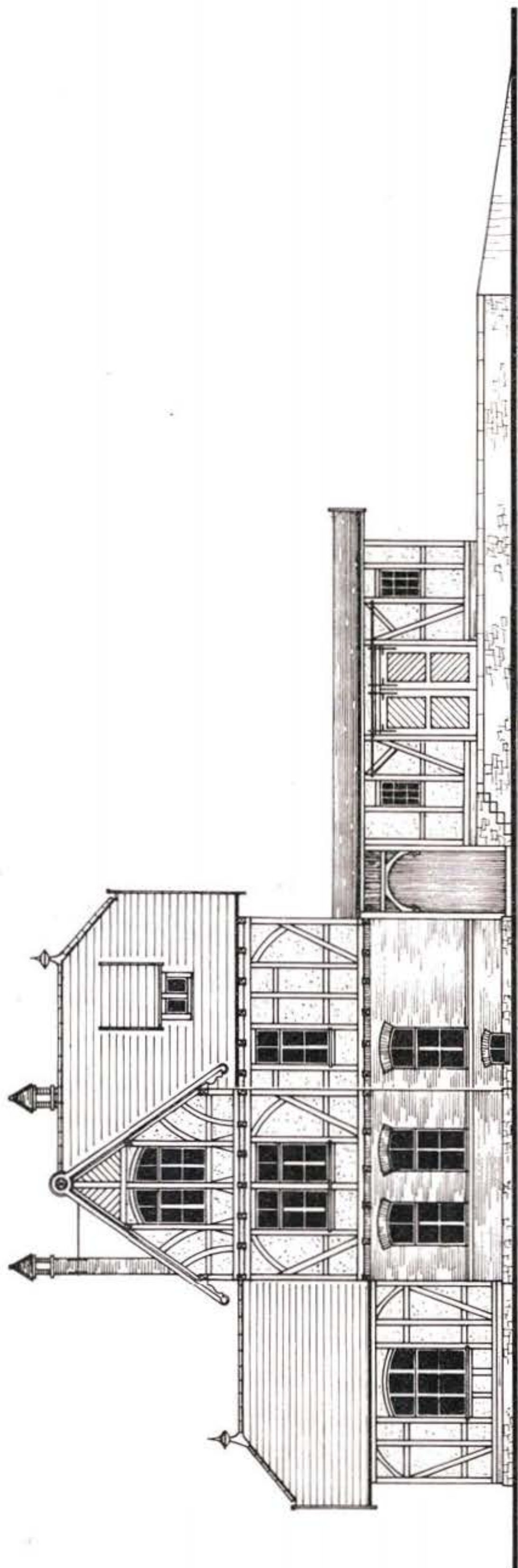
Die Wände können in der im Grundriß bezeichneten Dicke — gemäß der Orginalzeichnungen — oder aber vereinfacht aus 2 mm dickem Sperrholz hergestellt werden. Dabei ist aber das an den Giebeln überstehende Dachgeschoß zu beachten. Fensterrahmen, Türen und Tore werden aus Zeichenkarton geschnitten, hinter die Wandöffnungen geleimt und mit Cellon verglast. Die Schiebetore setzen wir von außen auf die Wände. Das Fachwerk wird im ganzen aus starkem, glattem Papier ausgeschnitten und auf die Wände geklebt. Für die Ziegelmauerflächen kann entsprechend bedrucktes Papier Verwendung finden, aber auch geprägte Plastiktafeln. Im letzten Fall ist dies bei der Wanddicke zu berücksichtigen. Die Mauerwerksflächen können aber auch gemalt und die Fugen eingeritzt werden. Die Dachflächen sind aus Pappe oder Sperrholz von 1 mm Dicke herzustellen und mit verschiedenfarbigen Furnierstreifen oder Papierstreifen zu bekleben. Es können aber auch hierfür geprägte Plastiktafeln Verwendung finden. Das Teerpappdach des Güterschuppens ist schwarz zu streichen. Der Anstrich erfolgt mit Tempera- oder Gouchefarben entsprechend der Farbgebung des Vorbildes. Farbige Blumen beleben das Modell genauso wie das übliche „schmückende Beiwerk", zum Beispiel Plakate, Uhren, Briefkästen oder Hinweisschilder.

Die Maße für ein H0-Modell werden von der Zeichnung abgegriffen und verdoppelt. Für ein N-Modell können sie den Zeichnungen direkt entnommen werden, da die Maßstababweichungen nur unbedeutend sind. Komplizierte Umrechnungen können so entfallen. Bei einem N-Modell verwenden wir gleiche Materialien, allerdings nur mit halber Dicke. Bei Fenstern versuchte ich mit Erfolg folgende Methode: Cellon glatt hinter die Fensteröffnungen kleben, Lage der Fensterkreuze und -sprossen auf der Rückseite der Wand andeuten und danach mit feinem Pinsel und Temperafarbe ebenso wie die Fensterrahmen von hinten auf die Cellonscheiben malen. Mit einigem Geschick kann man so die für den kleinen Maßstab notwendige filigrane Wirkung erzielen.

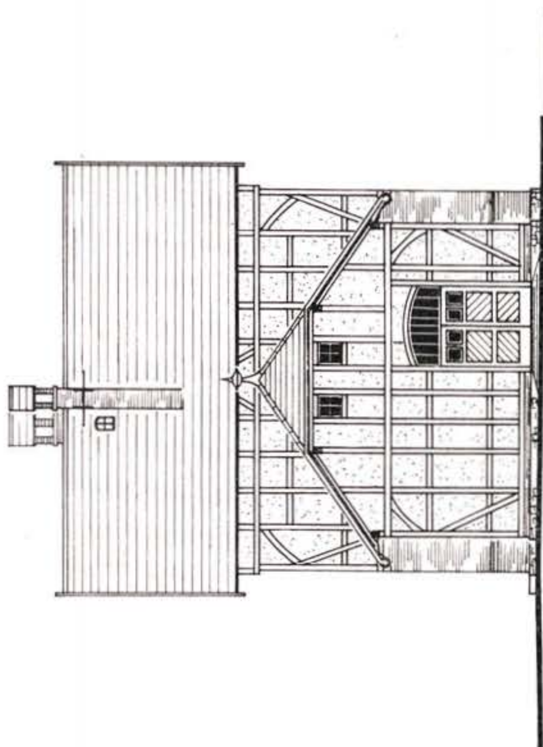
Viel Freude beim Nachbau!



Straße
Rampe
Güterschuppen
Geräte
Dienstraum
Flur
Warteraum 3. u. 4. Kl.
Postdienstraum
Warteraum 2. Kl.
Gleisachse
Erdgeschoß
Giebelstube
Bodenraum
Kammer
Dachgeschoß
Stube
Küche
Stube
Kammer
Obergeschoß
Lageplan
N
Ab.
EG
Gsch.
R
Lstr.
1970
Datum
Name
gezeich.
21. 11.
geprüft
24. 11.
Maßstab
1:2
1:20
Empfangsgebäude Bf Biberau
Grundrisse, Lageplan
Günter Fromm
50 Erfurt
Hans-Grundig-Str. 10
Nenngr.
HO
Zeichnungs-Nr.
12 70 - 1

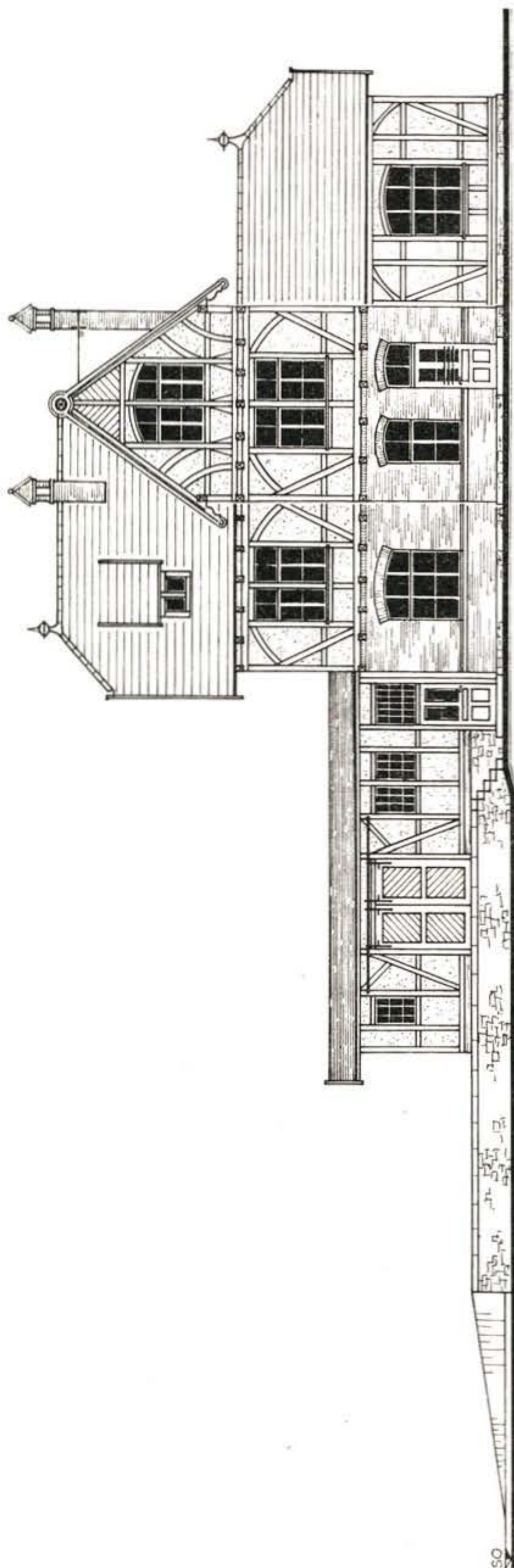


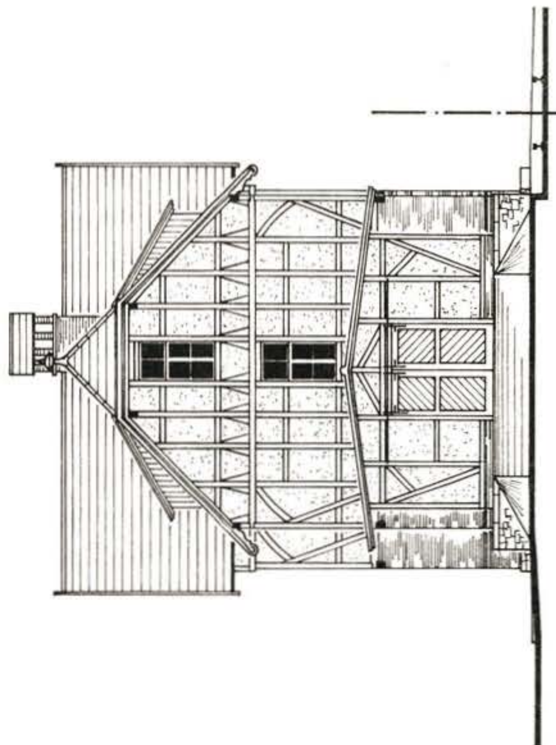
Ansicht von Norden



Ansicht von Osten

1970	Datum	Name		Günter Fromm 50 Erfurt Hans-Grundig-Str. 10	Nenngr. HO
gezeich.	26.11.	Frank			
geprüft	28.11.	Fromm			
Maßstab 1:2	**Empfangsgebäude Bf Biberau** Ansichten von Norden u. Osten				Zeichnungs-Nr. 12 70 - 2


Ansicht von Süden
SO


Ansicht von Westen
1970 Datum Name
gezeich. 30. 11. Frank
geprüft 2. 12.
Günter Fromm
50 Erfurt
Hans-Grundig-Str.
Nenngr. HO
Maßstab 1:2
Empfangsgebäude Bf. Biberau
Ansichten von Süden u. Westen
Zeichnungs-Nr. 1270 - 3

1 Stromabnehmerbühne, 2 Vierspindelachssenke, 3 Arbeitsgrube, 4 und 5 Laufkräne, 6 Lagerfläche für Großtauschteile, 7 Materiallager, 8 Prüfraum für Einspritzdüsen, 9 Prüfraum für Einspritzpumpen, 10 Elektrowerkstatt, 11 Schlosserei, 12 Vierspindelachssenke, 14 Drehböcke für Dieselmotor, 15 Werkzeugausgabe, 16 Batterieraum, 17 mechanische Werkstatt, 18 Schweißerei, Schmiede, Klempnerei, 19 Aufarbeitungsraum für Kühlerelemente, 20 Tischlerei, 21 und 22 Hubstände, 23 Arbeitsgrube, 24 Ölwechselständer, 25 Unterflur-Radsatzdrehmaschine, 26 TA-Werkstatt, 27 Ausblase- und Auftaustand, 28 vorgesehene Triebfahrzeugreinigungsanlage, 30 Putzstand, 31 Schiebebühne mit vorgesehener Tiefgrube, 33 und 34 Werkstätten

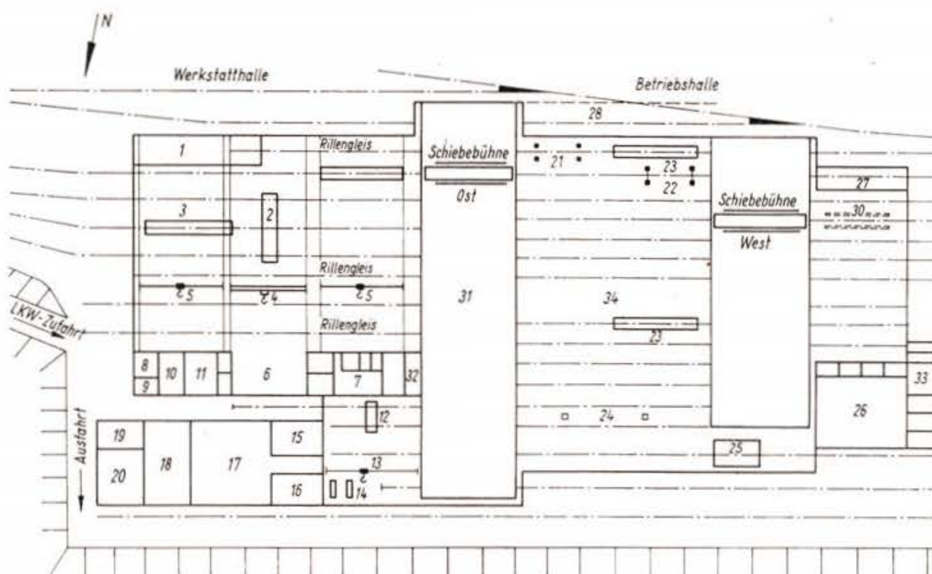


Bild 1 Aufbau und Ausrüstung der Triebfahrzeughalle des Bw Erfurt (Endzustand)

Ing. GOTTFRIED KÖHLER

In Erfurt entstand modernes Bahnbetriebswerk

Mit dem Einsatz der modernen Traktionsmittel ergeben sich für die Beschäftigten in den Bahnbetriebswerken neue, und damit andere Aufgaben. Wurden und werden die Dampflokomotiven in kurzen Abständen wegen der Restaurierungsarbeiten (u. a. Bekohlen, Entschlacken) auf das Werkgelände geholt, erfordern die Restaurierung und viele Wartungsarbeiten an Diesellokomotiven und elektrischen Triebfahrzeugen nur noch bedingt den Aufenthalt im Bahnbetriebswerk. Die Fristarbeiten und damit die Fristenfolge ergeben sich bei den Dieseltriebfahrzeugen aus der Zahl der Motorlaufstunden, der kleinste Planunterhaltungsabschnitt PV 1 hat eine Fälligkeit nach 175 Motorlaufstunden. Hierbei werden nur Arbeiten mit geringem Aufwand betrieben, und zwar die Batteriewartung, das Schmieren der Gelenkwellen und das Nachstellen der Bremse je nach Bedarf. Der weitere Rhythmus für dieselhydraulisch angetriebene Fahrzeuge ergibt sich dann aus der arithmetischen Reihe, das heißt, in Abständen von 175 Motorlaufstunden sind die jeweiligen Planunterhaltungsabschnitte gegliedert.

Die Fristenfolge bei den Triebfahrzeugen mit dieselelektrischer Kraftübertragung ist insofern anders, da hier die kilometrische Laufleistung zugrunde gelegt wird und die Fristenfolge der Unterhaltungsstufe geringen Umfangs (PV 1) mit 5 000 km festliegt.

Das lange Ausbleiben der Triebfahrzeuge aus den Werkstätten hat zur Folge, daß die Unterhaltungskapa-



Bild 2 Neugebautes Kultur- und Sozialgebäude, im Hintergrund die Restaurierungsanlagen



Bild 3 Blick von der Stromabnehmerbühne in die Werkstatthalle

Bild 4 Die Ausfahrgleise vor der Werkstatthalle



zitäten anders gegliedert sein müssen und auch entsprechend konzentrierter bereitgehalten werden können.

Im Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt wird diese Tatsache bereits praktiziert. Hier wurde auf dem Gelände des ehemaligen Güterzuglokomotiv-Bw Erfurt G eine moderne Unterhaltungsdienststelle geschaffen, mit der Maßgabe, die Aufgaben der Bw Erfurt P, Weimar und Arnstadt mit zu übernehmen sowie für bestimmte Triebfahrzeug-Instandhaltungsarbeiten für den gesamten Direktionsbezirk Erfurt zuständig zu sein. Im wesentlichen ist der Umbau und die Rekonstruktion dieser Dienststelle im Vorjahr zum Abschluß gekommen (Bild 1). Eine Investitionssumme von etwa 25 Millionen Mark wurden dafür zur Verfügung gestellt.

Dieses Bahnbetriebswerk Erfurt mit Erhaltungsteil ist nach seiner Rekonstruktion kaum noch wiederzuerkennen. Neue und moderne Gebäude entstanden (Bild 2), die technischen Anlagen und Maschinen sind auf den neuesten Stand gebracht worden und eine hochproduktive Unterflur-Radsatzdrehmaschine wurde installiert. Es entstand eine 4 200 m^2 große Werkstatthalle mit modernen Krananlagen, Nebenwerkstätten und Lagerräumen.

Das Bw Erfurt ist durch seine Gliederung als dreiteilige Teleskop-Rechteckhalle charakterisiert. Die Betriebshalle und die Werkstatthalle als die Hauptabteilungen sind über eine Schiebebühne miteinander verbunden. In der Betriebshalle selbst können die Triebfahrzeuge über eine weitere Schiebebühne umgesetzt werden. An beiden Stirnseiten der Hallen befinden sich Ausfahrgleise, was für eine störungsfreie Zuführung zu den Arbeitsgleisen technologisch besonders vorteilhaft ist.

Die Betriebshalle dient zur Ausführung der Zwischenreparaturen sowie der technischen Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten. Außerdem werden in dem Mittelteil die Planunterhaltungsarbeiten bei Diesel- und Elloks ausgeführt. In dieser Halle befindet sich auch die Unterflur-Radsatzdrehmaschine, zu der ein direktes Gleis von außen führt. Fünf weitere Einfahrgleise verlaufen zur Betriebshalle. Sie sind an eine Drehscheibe angeschlossen und führen von dort zu den Behandlungsanlagen, wie Tank- und Besandungsanlage.

Die Werkstatthalle (Bild 3), überwiegend neu erbaut, verfügt über 18 Ausbesserungsstände, die alle von Laufkränen überspannt sind. Im Mittelteil der Halle wurde die Achssenke installiert. Am südlichen Werkstatt-Teil wurden die Nebenwerkstätten, wie Kühlerwerkstatt, Elektrowerkstatt, Batterieraum und die Prüfräume für Einspritzpumpen und -düsen untergebracht. Hier befindet sich des weiteren das großflächige zweistöckige Materiallager. Das Großtauschteillager ist mit einem 12,5 Mp Laufkran ausgestattet und auf einer Fläche von 180 m^2 eingerichtet worden.

Die Werkstatthalle hat vier Ausfahrgleise; die Zufahrt der Triebfahrzeuge erfolgt von einem Gleis über die Schiebebühne. Auf den vor der Werkstatthalle befindlichen Gleisen (Bild 4) sind die Probeläufe der Triebfahrzeuge vorgesehen. Auch können hier kleinere Nacharbeiten ausgeführt werden.

Bei Zuführung der Triebfahrzeuge in das Bw Erfurt sind stets folgende Abschnitte zu durchlaufen: Das Triebfahrzeug wird abgerüstet und das Öl abgelassen sowie die Betriebsstoffe entleert, danach Tausch der Radsätze bzw. der Drehgestelle oder Umrißbearbeitung, es folgen Aggregatetausch und die notwendigen Planarbeiten, worauf dann das Auffüllen mit Betriebsstoffen und das Aufrüsten des Triebfahrzeugs vorgenommen wird. Angestrebt wird unter Berücksichtigung der Mustertechnologie die Anwendung der Netzplantechnik, das heißt, die bestmöglichste Ausnutzung der vorhandenen Werkstattkapazitäten ist damit modelliert.

H0-Heimanlage
2,80 m × 1,50 m

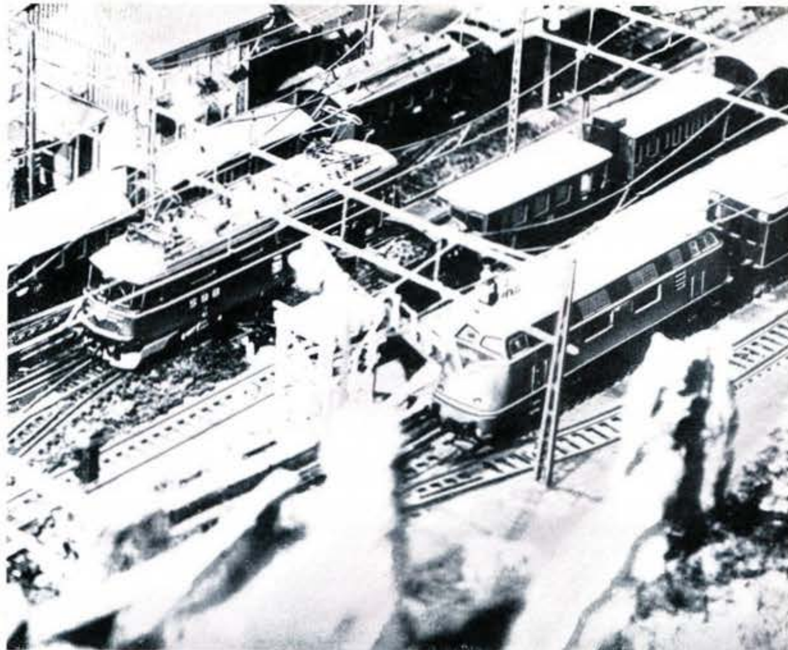
„Liebe Redaktion!

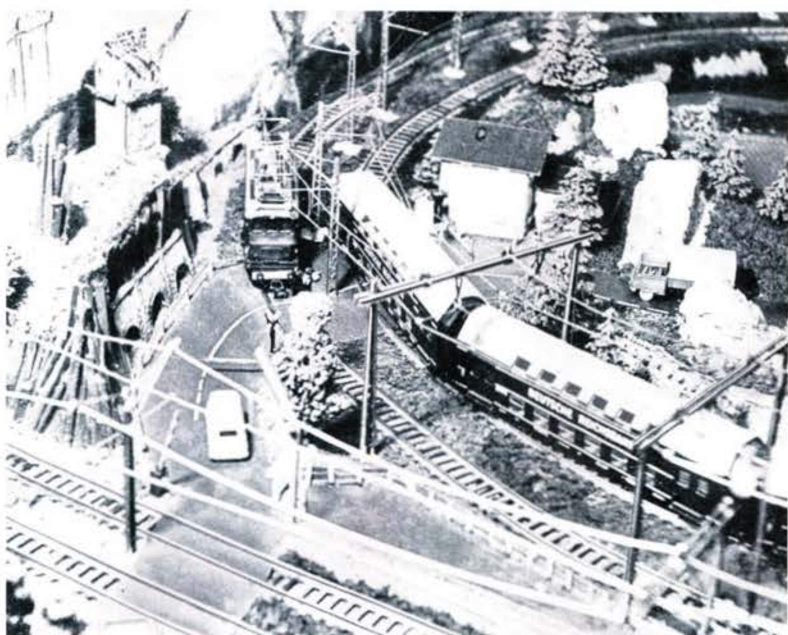
Ich schicke Ihnen einige Fotos von meiner 2,80 m × 1,50 m großen H0-Heimanlage.

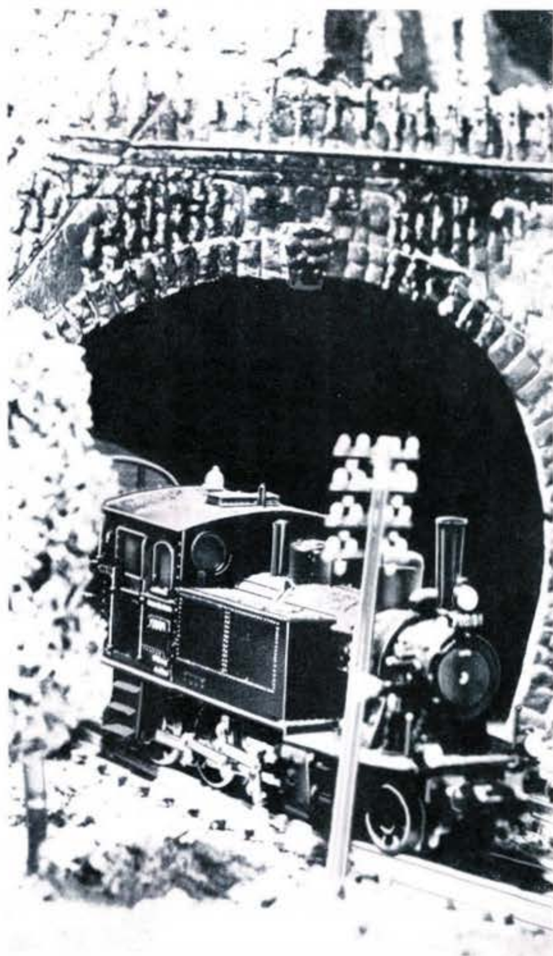
Wenn sie Ihnen gefallen und die Fotos die geforderte Qualität aufweisen, so würde ich mich freuen, wenn ich einmal auf einer Seite unserer Fachzeitschrift meine Anlage sehen könnte.

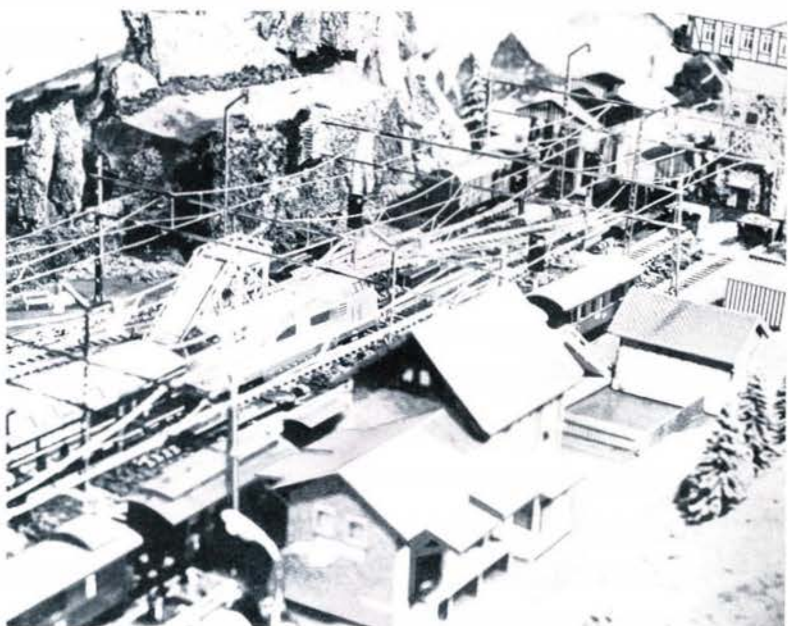
Diese Anlage baute ich in vier Jahren. Vor allem während meiner Offiziersschülerzeit verwendete ich meine Freizeit zur Gestaltung der Anlage."

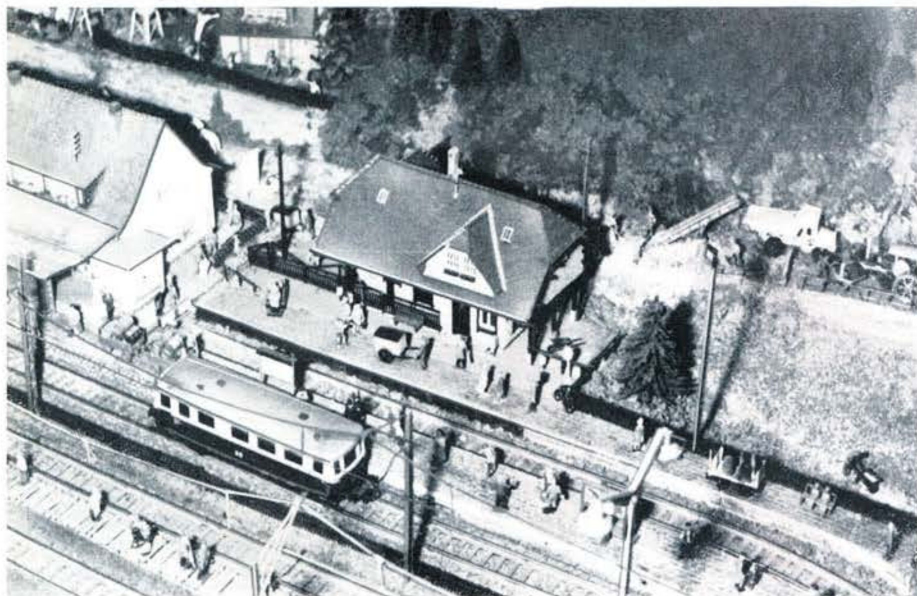
Ltn. Ing. Michael Bieder



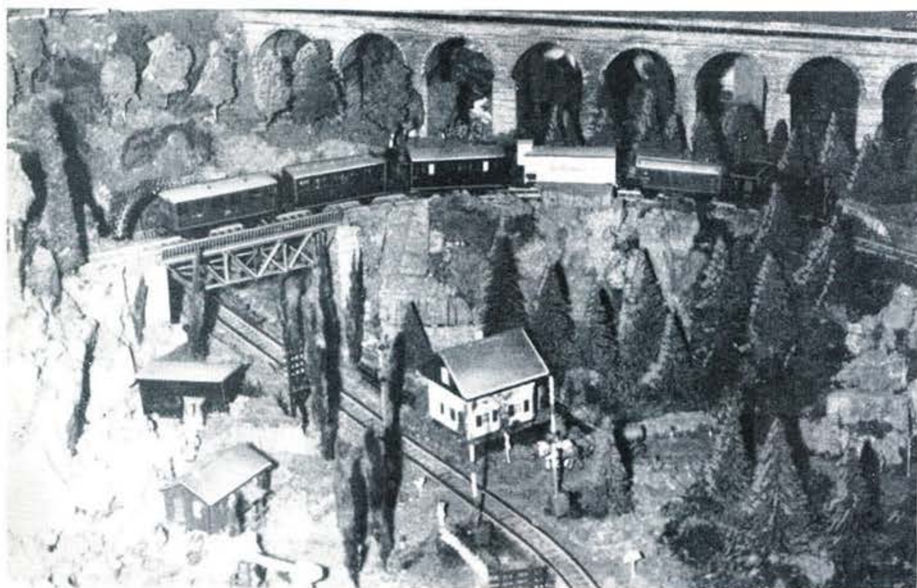








1



2



3

An der Oder-Neiße-Friedensgrenze

Im Görlitzer „Dienstabteil" des Modellbahnfreundes Malossek von der AG „Helmut Scholz" Ostritz entstand die dritte H0-Heimanlage in der Größe 3 m × 4 m. Das Motiv ist eine zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke und eine abzweigende Nebenbahn, wobei diese ergänzt wird durch eine Schmalspurbahn. Besondere Sorgfalt wurde der Landschaftsgestaltung und dem Milieu der Eisenbahn gewidmet.

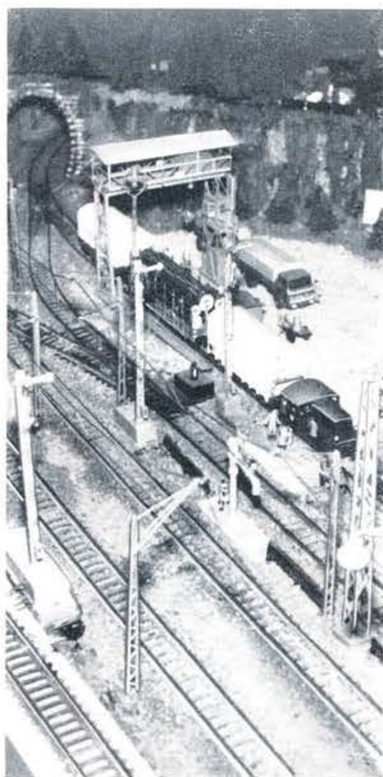
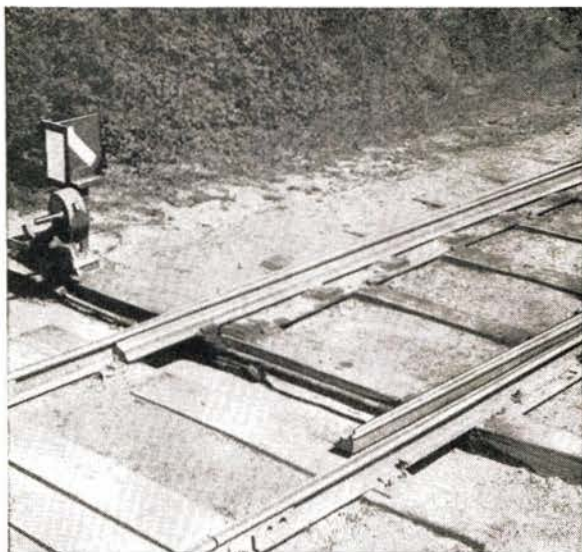


Bild 1 Nebenbahntriebwagen VT 135 im Bf Freiburg

Bild 2 Blick auf den selbstgebauten Viadukt der Schmalspurbahn

Bild 3 Am Bf Freiburg baut der Fahrdienstleiter sein Eigenheim.



1

Dipl.-Ing. WOLFGANG LIST
Ing., Ing. HARALD KRÖGER

ALTMÄRKISCHE KLEINBAHNEN – eine kleine Plauderei

Was halten Sie von einem kleinen Streifzug durch die Altmark? Sie wissen doch: Das ist der nördliche Bereich des Bezirkes Magdeburg, bekannt durch seine Landwirtschaft, vor allem die Viehzucht, und auch durch die Baudenkmäler der Backsteingotik. Jedoch davon möchten wir hier nicht berichten. Lassen Sie uns an dieser Stelle ein wenig über die Nebenbahnen dieses Landstriches plaudern, die in den Gründerjahren nach 1871 auch hier gleichsam wie Pilze aus der Erde schossen und private Kleinbahnen darstellten. Ein erheblicher Teil dieser Bahnanlagen ist inzwischen im Zuge der Rationalisierung des Verkehrswesens schon wieder stillgelegt worden. Doch die interessierten Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn finden auch heute noch manches nette Motiv, das sich lohnt, betrachtet und nachgestaltet zu werden. Kommen Sie mit?

Einfach — billig — ausreichend

Ein charakteristischer Wesenszug der damaligen Baugrundsätze läßt sich auch heute noch sehr gut erkennen:
Die Aktionäre ließen die Bahnanlagen mit äußerst geringem finanziellen Aufwand entwerfen und bauen. Mehr als nicht unbedingt notwendig war zum ausreichend sicheren und den Beanspruchungen entsprechenden Betrieb wurde nicht errichtet. Das beginnt bei der Verlegung von Gleisen mit einer zulässigen Achslast von maximal 15 Mp großenteils auf Kiesbettung (Bild 1) und endet bei dem Einsatz einfacher Loks und Wagen. Daß die Geschwindigkeiten nicht mehr als 40 bzw. 50 km/h betrugen, ist das Charakteristikum der Kleinbahnen. Deshalb entfielen auch fast ausnahmslos sämtliche sicherungstechnischen Einrichtungen, wie Ein- und Ausfahrsignale, Blockstellen usw. Die Betriebsverhältnisse waren so denkbar einfach, daß es eigentlich verwundert, warum nicht viel mehr Modelleisenbahner Nebenbahn-Motive nachgestalten. Daß diese untergeordneten Bahnen („Secundair-Bahnen") zu jeder Zeit auch eine gehörige Portion Romantik ausstrahlten, was es auf der Hauptbahn in dem Umfang nicht gab und gibt, macht sie so anziehend und verlockt direkt zum Nachspüren ihrer Eigenarten, zum Besuch ihrer Anlagen und zu manch nettem Schnappschuß mit der Kamera.

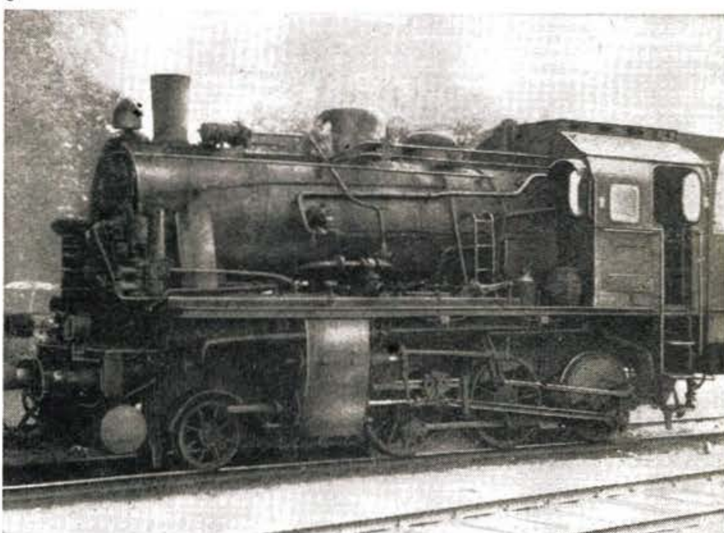
Im Zeichen des Traktionswandels

Wo finden wir heute noch die damals außerordentlich weitverbreitete gute alte T 3? Auf den Strecken der



2

3

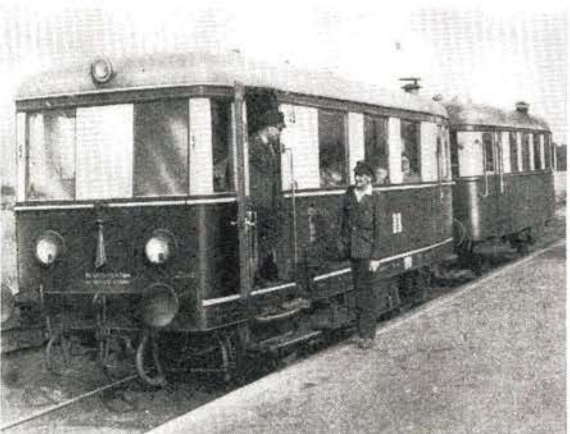


Altmark war sie ebenso zu Hause wie anderswo. Was aber kein Regelfall war, stellt die Kombination einer T 3 mit einem Schlepptender dar. Ursprünglich nur im Oderbruch zu sehen, lief auch ein Exemplar in der Altmark (Bild 2), u. a. auf der Strecke Osterburg — Pretzier. Es handelt sich um die 89 6009, die ihren Tender in der Salzwedler Werkstatt bekam. Heute steht sie abgestellt im Bahnhofsgelände von Oschersleben, um aufgearbeitet dem Dresdner Verkehrsmuseum zugeführt zu werden.
Oder wie wäre es mit den ELNA-Loks? Noch heute laufen (Bild 3) diese typischen Kleinbahnloks des Bw Salzwedel, und es ist ein herrlicher Anblick, diese Maschinen vor Oldtimer-Wagen durch die Landschaft fahren zu sehen. Leider sind viele von ihnen abgestellt und warten auf ihre Zerlegung. Ihr Schicksal ist genauso unwiderruflich wie das der alten T 9^3, der neben der T 3 wohl berühmtesten Nebenbahnlok. Im altmärkischen Raum ist sie seit einigen Jahren völlig ausgestorben. Dagegen erfreut sich die 64er noch eines regen Einsatzes (Bild 4). Weiterhin laufen heute alle möglichen Arten von Triebwagen, angefangen bei Veteranen wie dem VT 186 (Bild 5) bis hin zum modernen Schienenbus VT 2.09 (Bild 6). Eine nette Kombination von alten und neuen Fahrzeugen bilden die „modernen" Nebenbahnpersonenzüge: Sie bestehen aus einer V 15 (jetzt 101) und Beiwagen in 2- und 4-achsiger Ausführung (Bild 7).
Wie finden Sie das? Selbstverständlich verkehren auch Nahgüterzüge auf den Strecken. Hier ist eine Aufnahme mit einer V 15 und diversen Güterwagen (Bild 8).
Sie sehen: Es ist alles da!

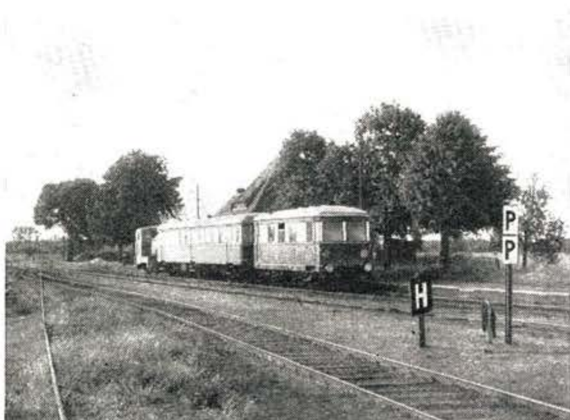
Kleiner geht's nicht

Jedoch erschöpft sich der Reiz dieser Kleinbahnen keineswegs in den vielfältigen Fahrzeugen. Nein —

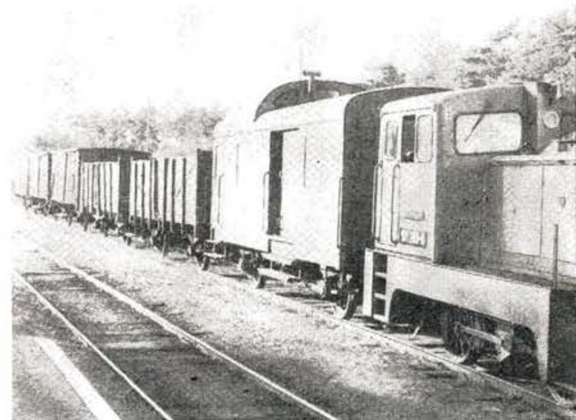

4


5


6



7

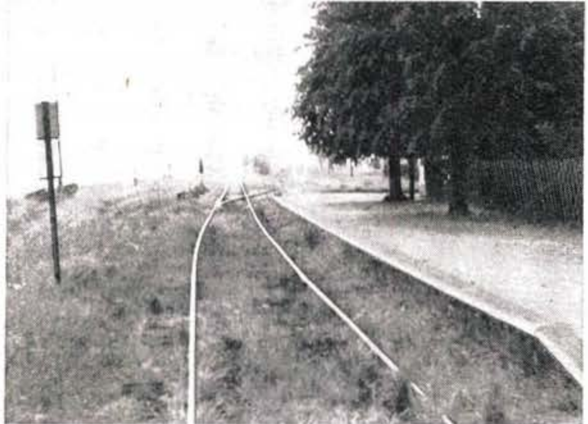

8



9


10


11


12


13

auch die Bahnhöfe und Haltepunkte sowie deren Detailreichtum verlocken zum Verweilen.

Sehen wir uns einmal den Haltepunkt „Osterburg-Siedlung" auf der Strecke Nr. 755 an (Bild 9)! Direkt hinter dem Bahnübergang steht rechts die „Blockhütte", ein Prachtexemplar von Wartehalle. Dahinter ist der „Mini"-Bahnsteig von wenigen Metern Länge zu erkennen, geziert vom Stationsschild. Mehr als zwei Wagen passen da nicht heran. Aber es reichte eben aus...

Die übergroße Mehrheit aller anderen Betriebsstellen zeichnet sich durch eine „genormte" Gleisanlage aus. Ein Haltepunkt bzw. eine Haltestelle gliedert sich in zwei Teile:

1. den Bahnsteig mit dem Empfangsgebäude und dem Güterschuppen und
2. dahinterliegend die Ladestraße mit dem Freiladegleis.

Manchmal ist eine Parallelanordnung anzutreffen. Für den Fall des Hintereinanderliegens sei „Wohlenberg" an der Strecke Nr. 754 (Bild 10) angeführt.

Stellvertretend für die Parallelanordnung folgt „Estedt" (Bild 11). Hier fahren heute schon keine Züge mehr, wie es deutlich am üppigen Graswuchs zu erkennen ist. Es handelt sich um die ehemalige Strecke Gardelegen—Kalbe/Milde. Die Ladestraße ist so einfach und billig gestaltet, daß man sogar das sonst unvermeidliche Lademaß wegließ. Selbst Rampen fehlen völlig.

Die Bahnsteigkanten weisen eine Vielfalt auf.

Neben Kanten aus Stein (Bild 12) finden sich solche aus Holzschwellen bzw. -bohlen (Bild 13).

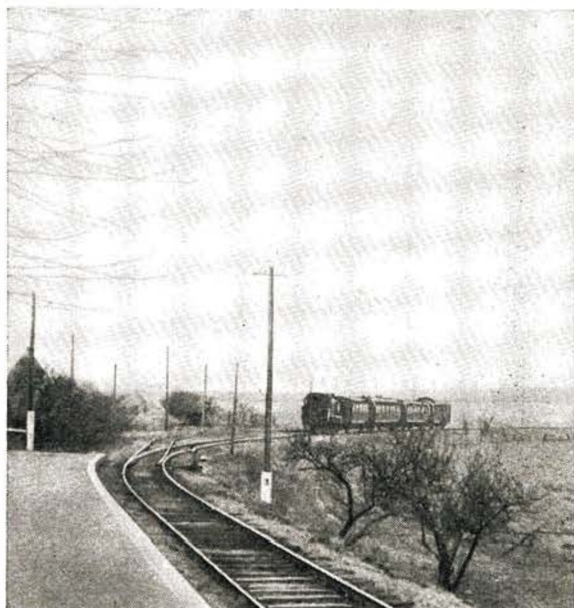
Dabei sind die gestalterischen Einzelheiten außerordentlich vielseitig.

Trennungsbahnhöfe

Interessant für den Betrachter ist der Betriebsablauf



14


15


16

auf einem Trennungsbahnhof. Davon gibt es im Streckennetz der altmärkischen Kleinbahnen gleich mehrere.
Fahren wir deshalb einmal nach „Wernstedt" im Verlauf der Strecke Nr. 762 und nach „Badel" (Strecken-Nr. 759/761). „Wernstedt" (Bilder 14 und 15) weist insgesamt drei Weichen auf. Auf dem Bild 14 erkennen wir die Weiche 3, an der sich die Strecken von Kalbe/Milde nach Richtung Klötze (rechts) und Richtung Gardelegen (links) gabeln. Der Inselbahnsteig hat Keilform, und auf ihm steht das Empfangsgebäude. Im Hintergrund ist eine der beiden Weichen zum Freiladegleis zu sehen, die andere befindet sich etwa in Höhe des vorletzten Wagens (Bild 15). Im Juni ist auch auf dieser Strecke der Personenverkehr eingestellt worden, der Betrieb auf der Gardeleger ruht schon einige Jahre. Damit ist „Wernstedt" bereits fast eine Art Freiluftmuseum, doch der Bahnhof besticht durch seine sprichwörtliche Einfachheit, so daß er sich geradezu anbietet, auf irgend einer Anlagenecke nachgestaltet zu werden. Ach so, Sie wollen etwas haben, womit Sie mehr „Betrieb" machen können? Bitte sehr — dann fahren wir einmal schnell nach „Badel".
Sehen Sie, da stehen wir nun auf der Zufahrt zur Ladestraße und haben den Bahnhof mit dem Empfangsgebäude direkt vor uns (Bild 16). Was Sie da auf der linken Seite sehen, ist ein Wasserkran. Doch den schauen wir uns später an, denn im Moment taucht gerade ein Triebwagen auf, der von Richtung Beetzendorf kommt. Das vordere Gleis führt rechts nach Richtung Salzwedel. Im Hintergrund sehen Sie neben dem Fahnenmast einen Fahrradständer, dahinter den Güterschuppen, der direkt an das Empfangsgebäude angebaut ist. Für alle, die Durst haben — hier ist eine Gaststätte drin!
Nun wollen wir einmal in die andere Richtung blicken. Wir stehen jetzt (Bild 17) vor dem Wasserkran und sehen den VT in Richtung Kalbe/Milde abfahren. Links von ihm ist das Umfahr- und Aufstellgleis und daneben das Freiladegleis. Von der doppelten Kreuzungsweiche zweigt rechts das Gleis zu einer Sturzrampe für Schüttgut aller Art (Rüben, Schotter ...) ab, das kurz dahinter am Prellbock endet. Die drei anderen Gleise treffen im Hintergrund wieder zusammen. Was sich auf diesem Bahnhof alles abspielen kann, läßt sich bestimmt mit einiger Sachkenntnis und Phantasie vorstellen. Wir hoffen, Sie haben ebenfalls ein paar nützliche Anregungen erhalten?

Kreuzung in Flessau

Wer nun aber einen Bahnhof sucht, auf dem sich gleichzeitig zwei Züge kreuzen und der eine dabei noch das Freiladegleis bedienen kann, der fahre mit uns

nach „Flessau“. Hier haben wir einen Bahnhof im Verlaufe der Strecke Nr. 754, der sich recht glücklich in die Reihe der von uns besuchten Betriebsstellen einreiht. Wir sehen wieder etwas sehr Typisches: Der Bahnsteig liegt am durchgehenden Hauptgleis noch vor Beginn des Weichenbereiches (Bild 18), es schließen sich dann die beiden Weichen für das Freiladegleis (links) und das Überholungsgleis (rechts) an. Am anderen Ende des Bahnhofs münden sie wieder in das durchgehende Hauptgleis. Wie läuft hier eine Kreuzung zweier Züge ab? Der zuerst ankommende Zug hält am Bahnsteig, läßt die Reisenden ein- und aussteigen und drückt zurück bis hinter das Signal So 8a, die Haltetafel (Bild 19). Dann gibt er dem an der Trapeztafel (Signal So 5) wartenden zweiten Zug das Signal Zp 6 „kommen“ (Pfeiftöne lang — kurz — lang), der daraufhin an den Bahnsteig heranfährt, ebenfalls ein- und aussteigen läßt und dann gegebenenfalls rangiert (was der andere Zug selbstverständlich ebenfalls nach Bedarf machen kann!), worauf er als erster den Bahnhof verläßt. Der Zug aus dem Überholungsgleis fährt danach ebenso ab. Das Ganze spielt sich natürlich in aller „kleinbahntypischen“ Ruhe ab, und bei dem geringen bautechnischen Aufwand (auch beim Nachbau als Modell!) ist hier allerhand los.

Doch wenden wir uns nun dem nächsten Ziele zu!

Klein-Rossau — „ganz groß“

Lassen Sie uns dazu schnell einen kleinen Sprung machen, der uns nach „Klein-Rossau“ führt. Hier haben wir einen Kreuzungsbahnhof, treffen sich doch die Strecken Stendal—Arendsee (754) und Osterburg—Pretzier (755, jetzt nur noch bis Kleinau-West). Vom Führerstand des Triebwagens bietet sich bei der Einfahrt folgendes Bild:

Links im Hintergrund (Bild 20) ist das Waage-Häuschen am Ende der Ladestraße zu erkennen. Im rechten Bildteil sehen wir das Empfangs- und, von der Baumgruppe verdeckt, die anderen Nebengebäude. Dahinter verläuft in einer Rechtskurve das Gleis nach Richtung Arendsee (vergl. auch Bild 7). Im Vordergrund sehen wir links das Gleis von Pretzier, links daneben vom Gras überwuchert das Freiladegleis, dann den Inselbahnsteig, in der Mitte das Gleis von Richtung Stendal und rechts das von Richtung Osterburg mit dem zweiten Bahnsteig. Sie erkennen bereits, daß alle Züge von Osterburg nach Pretzier hier kopfmachen müssen. Originell, nicht wahr? Übrigens ist das der einzige Unterwegsbahnhof mit einflügeligen Einfahrsignalen! Na, bei so umfangreichen Betriebsmöglichkeiten ...?

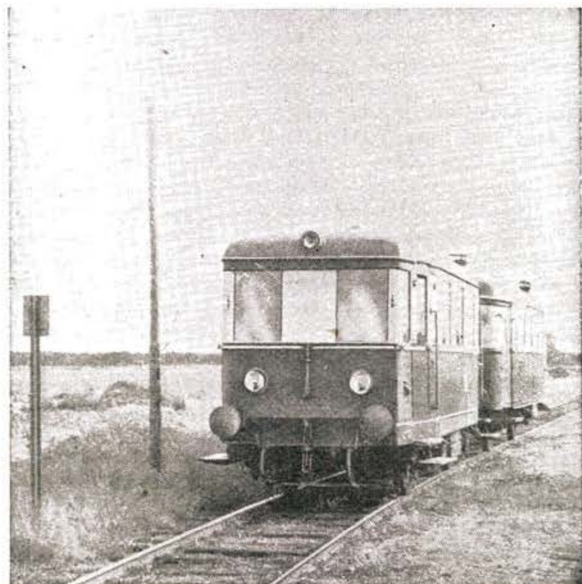
Ja, aber es ist laut BO § 21/2 [1] eine „Kann“-Bestimmung, die vom Verkehrsminister erlassen wird. Auf dem Bild 21 sehen wir den Triebwagen mit Beiwagen, der von Stendal kam und eine Kreuzung mit dem Personenzug Osterburg/Kleinau-West hat. Die Weiche in Bildmitte ist ein Teil der Gleisverbindung vom Osterburger zum Stendaler und vom Stendaler zum



17



18



19



20

Pretzierer Gleis. Alles in allem hat der Bahnhof nur acht Weichen, und es läßt sich allerhand Betrieb machen!

Endstation

Bekanntlich hat jede Strecke einmal ihr Ende. Die altmärkischen Kleinbahnen stellten im wesentlichen Querverbindungen zu schon vorher bestehenden Hauptbahnen her. Einige endeten aber auch als sogenannte Stichbahnen in Gebieten, die vordem nicht von der Eisenbahn erschlossen worden waren. Stellvertretend für alle Endbahnhöfe stehe „Arneburg/ Elbe" am Ende der Strecke Nr. 751 (Bild 22). Sie sehen im Bild das Bahnsteiggleis, das vorn an einem Prellbock endet, das Umfahrgleis und rechts vom Bahnsteig eines der beiden Stumpfgleise zu den Güter- und Düngerschuppen. Rechts ist der Giebel des Empfangsgebäudes zu erkennen, und vorn am Bahnsteig steht ein netter kleiner Wasserkran. Sie sehen, es ist alles Notwendige vorhanden. Heute fahren dort leider keine Dampfloks mehr, wohl aber ähnliche Zugkombinationen wie im Bild 7 oder gar ein vierachsiger VT 137. Romantisch ist es auf jeden Fall — so oder so.

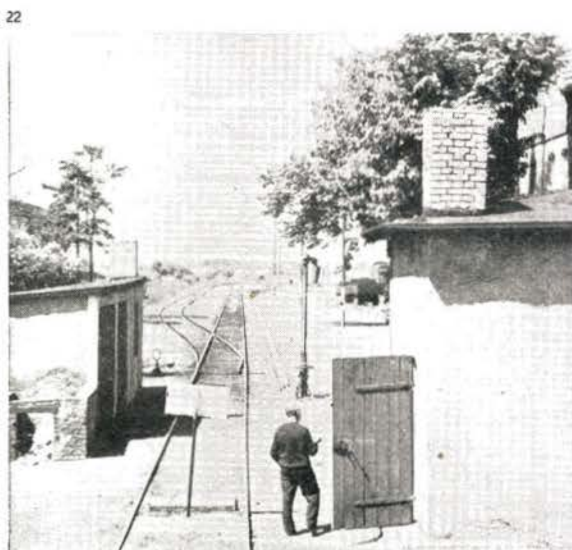
Bevor wir unsere kleine Plauderei beenden ...

... möchten wie Ihnen noch ein paar der reizvollen Details zeigen, die Sie in dieser oder jener Form zwar auf jeder Nebenbahn finden können, aber Sie wissen ja, daß jeder Landstrich seine Eigenarten hat.
Eine Draisine (Bild 23) für Inspektions- und Reparaturfahrten stand recht fotogen in Flessau. Das Vehikel ist handbetrieben, wie es der Hebelmechanismus zeigt. Vorn kann man noch die Hilfsmittel zum Aufgleisen erkennen, denn der Gleisstummel liegt im rechten Winkel zum Streckengleis. Das nächste Bild 24 ist in Kleinau aufgenommen worden. Es handelt sich um das Signal Pl 2, der Pfeiftafel vor Wegübergängen mit



21

22



23



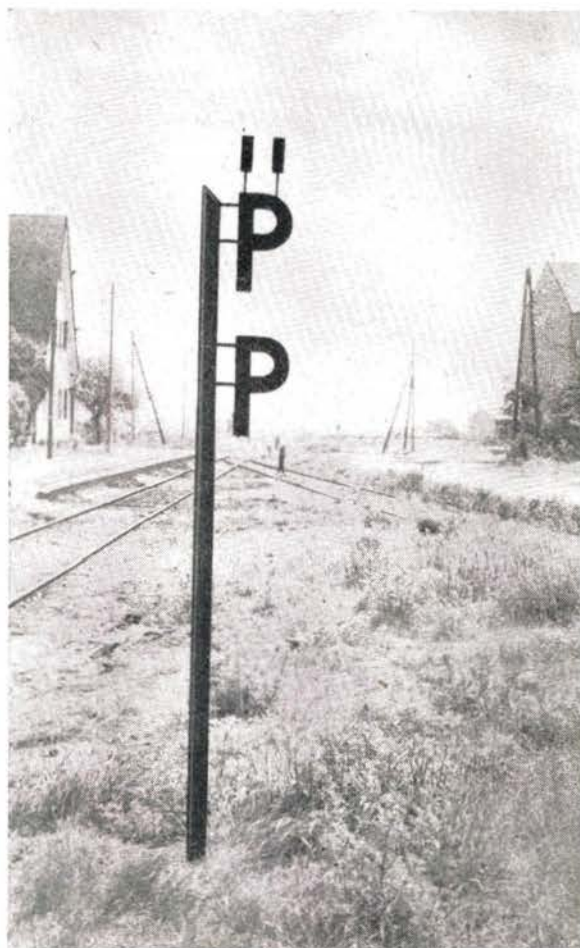
dem Wiederholungszeichen. In der Regel sind es schwarze Buchstaben bzw. Zeichen auf weißen Tafeln. Hier sind es ausgeschnittene schwarze Blechteile, die sich gegen den hellen Hintergrund gut abheben. Das wäre doch einmal eine nette kleine Feierabend-Fummelei für Nebenbahnspezialisten, nicht wahr? Wir hatten es Ihnen versprochen, noch einmal auf den Wasserkran in Badel zurückzukommen. Bitte – da ist das Ungestüm mit dem langen „Rüssel" (Bild 25)! Das Standrohr ragt aus dem Brunnen heraus, und links ist der lange Schlauch noch einmal abgestützt. Er mußte so lang sein, um die Loks auf beiden Gleisen speisen zu können. Rechts am Pfahl sehen wir den Kasten mit dem Schalter für die Motorpumpe. Herz – was willst du mehr? Wer ein Freund von Raritäten ist, den wird der Wasserkran im Lokschuppen von Arendsee ebenfalls interessieren. Der würdige Veteran wird nun schon seit Jahren nicht mehr benutzt. So rostet er friedlich vor sich hin. Und wenn er noch nicht abgebaut ist (was tatsächlich noch nicht geschehen ist!), dann steht er heute noch und erwartet Ihren Besuch!

Das war's für heute. Wir hoffen, daß Sie mit unserem gemeinsamen Bummel zufrieden waren und ein paar nützliche Anregungen für Ihre Modellbahnanlage empfangen konnten. Wenn das der Fall ist, haben diese Zeilen ihren Sinn erreicht. Und während Sie vielleicht schon anfangen, Ihr Anlage auszubauen, arbeiten wir mit den anderen Freunden der Arbeitsgemeinschaft 7/32 in Stendal weiter an unserer Dokumentation über die altmärkischen Neben- und Kleinbahnen ...

Literaturquellen:

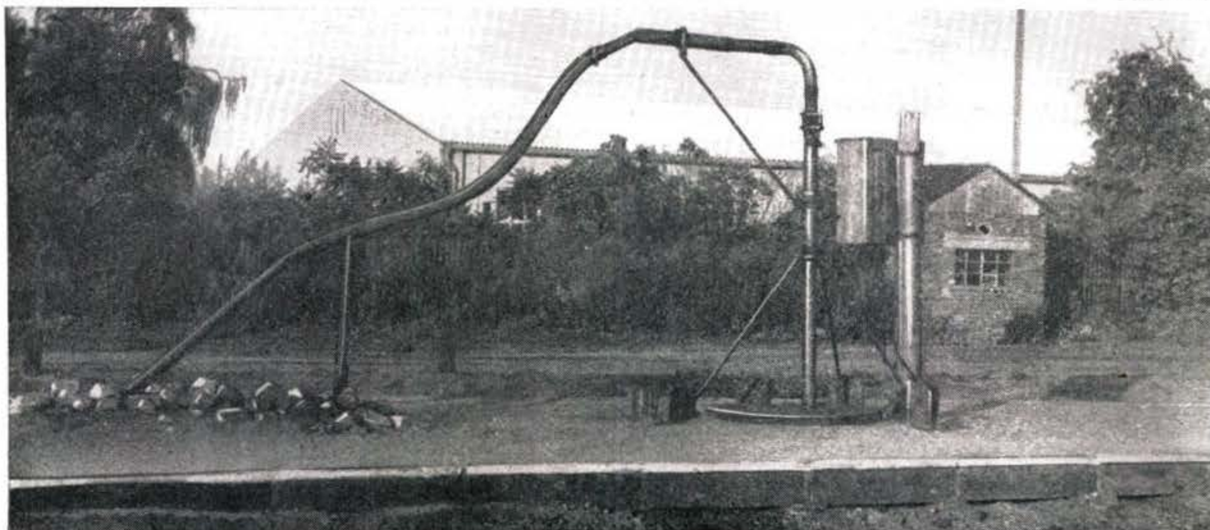
[1] „Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (BO)" vom 17. 7. 1928, RZA Berlin

[2] Neumann, Alfred: „Das Eisenbahn-Signalwesen in Wort und Bild", 6. Aufl. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1959



24

25



Fotos: List



Bild 1 Nach dem anglo-amerikanischen Terrorangriff waren alle wertvollen kulturhistorischen Gebäude Dresdens zerstört. Unser Bild zeigt die Ruine der berühmten Frauenkirche George Bährs.



Bild 2 In alter Schönheit restauriert: das Meisterwerk Daniel Pöppelmanns, der Zwinger.

KARLHEINZ BRUST,
HANSOTTO VOIGT, Dresden

Dresden gestern – Dresden heute

Der im Sommer in Dresden stattfindende MOROP-Kongreß läßt die Frage aufkommen, weshalb gerade diese Stadt als Tagungsort gewählt wurde. Ist es die landschaftlich reizvolle Lage am Elbstrom, nicht weit entfernt von den bizarren Felsgebilden des Elbsandsteingebirges, bekannt unter dem Namen „Sächsische Schweiz"? Sind es die dunkelgrünen Wälder des Osterzgebirges, dessen Ausläufer die Stadtgrenze berühren? Was hat Dresden neben den Schönheiten seiner Umgebung noch zu bieten?

Seit Jahrhunderten, nachdem aus dem einstigen Fischerdorf an der sich in viele Arme verzweigende Elbe eine Residenz der Kurfürsten von Sachsen geworden war, ist Dresden eine Stadt der Künste gewesen. Seine Schätze an Gemälden, an Meisterwerken der Bildhauerkunst und den Sammlungen des „Grünen Gewölbes" waren weltberühmt; viele Gebäude waren als Kleinode der Baukunst des Barock bekannt. Auch das Musikleben, Oper und Theater, die Pflege der Schöpfungen eines Karl-Maria v. Weber, Richard Wagner und Richard Strauß ließen der Stadt immer neue Freunde gewinnen. Der Glanz und die Anziehungskraft des Hofes unter August dem Starken und seiner kunstsinnigen Nachfolger war noch bis in das erste Jahrzehnt unseres Jahrhunderts spürbar.

Nach der Zerstörung durch anglo-amerikanische Bomberverbände im Februar 1945 schien aller Glanz erloschen zu sein; ein Trümmerfeld ungeheuren Ausmaßes und viele Tausend Tote, gespenstig hervorragende Gebäudereste war nach Kriegsende das Erbe einer unseligen Epoche deutscher Geschichte.

Nach mehr als einem Vierteljahrhundert sieht es in Dresden ganz anders aus. Wir, die heutigen Bewohner, kämen uns wahrscheinlich sehr beengt und bedrückt vor, wenn wir in den Häusern des Stadtzentrums von damals leben müßten. Die engen Straßen und Gäßchen sind glücklicherweise für immer verschwunden, ebenso wie die lichtlosen Hinterhöfe der Mietskasernen der Gründerzeit. Breite Straßen, weite



Bild 3 Vom Rathausturm bietet sich ein interessanter Blick auf das neue Stadtzentrum Dresdens.

Bild 4 Die weltberühmte Brühlsche Terrasse mit dem Blick zur katholischen Hofkirche



Plätze, grüne Rasenflächen kennzeichnen das Dresden von heute. Zwar sind noch nicht alle Baulücken geschlossen, noch immer warten historisch wertvolle Gebäude, wie die Semper-Oper und das Schloß auf ihre Restaurierung, aber es mußte in den letzten 25 Jahren viel, ja ungeheuer viel geschehen, damit der Ruf von Dresden als die Stadt der Künste und Wissenschaften neu erstanden ist.

Fast zu langsam kam der Wiederaufbau in Gang; heute aber müssen wir froh darüber sein, daß sich der Gedanke einer großzügigen Neugestaltung durchsetzen konnte, und daß die Anklänge an barocke Formen des Baustils einer moderneren und zeitgemäßeren Baukunst Platz machen mußten.

Aber die historischen Bauten des Barock, wie Zwinger und Hofkirche, dann Sempers Gemäldegalerie strahlen in alter Schönheit und bergen im Innern die Schätze, die durch die brüderliche Hilfe der Sowjetunion gerettet und unserem Staat wieder übergeben wurden.



Bild 5 Das Institutsgebäude der Hochschule für Verkehrswesen ist ein markanter Blickpunkt am Hauptbahnhof.



Bild 6 Am Pirnaischen Platz entstand dieses Wohnhochhaus mit einem Gaststättenkomplex.

Galt Dresden früher als Beamtenstadt und bevorzugter Wohnsitz reicher Bürger und Ruheständler, so ist das Dresden von heute eine Stadt der Jugend zu nennen. Neben der berühmten Technischen Universität ist eine große Anzahl von Hoch- und Fachschulen entstanden. Als eine der wichtigsten Hochschulen ist die Medizinische Akademie „Carl Gustav Carus" und die Pädagogische Hochschule „Karl Friedrich Wander" zu nennen. Aber auch die Ausbildungsstätten der schönen Künste, wie die Hochschule für Bildende Künste und die Hochschule für Musik „Carl Maria von Weber" haben vielfältige Aufgaben innerhalb der sozialistischen Gemeinschaft zu erfüllen. Die Studenten heute wohnen nicht mehr in einer kümmerlichen „Bude", sondern in großen hellen Studenten-Wohnheimen, in denen man alle möglichen Sprachen und Dialekte aus Afrika und Asien hören kann.
Wie groß eigentlich Dresden ist? Die Einwohnerzahl von 500 000 gibt hierzu nicht das richtige Bild, denn das ganze 40 km lange Elbtal von Meißen bis Pirna mit den Nachbarstädten Radebeul und Heidenau ist ein geschlossenes Siedelungsgebiet mit kaum noch erkennbaren Ortsgrenzen. Die Felder zwischen den einzelnen Ortschaften sind bis auf minimale Reste verschwunden und haben neuen Wohnsiedelungen und industriellen Anlagen Platz machen müssen. Nur die Höhen von Loschwitz, Wachwitz und Pillnitz, sowie die Berge der Lößnitz stellen eine echte Begrenzung der Stadt nach Osten dar, wenn auch gerade hier in aussichtsreicher Höhenlage bevorzugte Wohnviertel liegen.
Da die Industriewerke über das ganze Elbtal verteilt sind, so empfindet man es als Vorteil, daß sich in Dresden keine Ballungsviertel der Schwerindustrie gebildet haben, und der heitere Charakter einer auch klimatisch begünstigten Wohnstadt erhalten geblieben ist.
Dresden ist aber nicht nur eine Stadt der Kultur und der schönen Künste, vielmehr sind die um-



Bild 7 Harmonisch fügen sich die ersten Neubauten im Stadtzentrum, hier am Altmarkt Ostseite, in das Bild mit der ehrwürdigen Kreuzkirche ein.





Bilder 8 und 9 Frohe Menschen fahren mit den Schiffen der „Weißen Flotte" elbauf- und elbabwärts, um ihre schöne Heimat kennenzulernen.

fangreichen Ausstrahlungen nur möglich, wenn aufnahmebereite Menschen sich daran erfreuen. Diese Menschen sind schöpferisch tätig in den sozialistischen Betrieben der Stadt, sind Lernende und Studierende an Schulen und Hochschulen der Stadt.

Die bedeutendste Hochschule der Stadt Dresden ist die jetzige Technische Universität Dresden. 1828 ist die Gründung als Technische Lehranstalt von fortschrittlichen Bürgern dem noch herrschenden Feudaladel abgetrotzt worden. Für die Eisenbahnfreunde ist es wichtig genug zu wissen, daß der spätere Erbauer der ersten, auf deutschem Boden gebauten Lok, der „Saxonia", an dieser Schule damals für eine Stunde Unterricht in Buchführung angestellt war, aber bereits vier Jahre später war er Professor für Straßen-, Eisenbahn-, Wasser- und Brückenbau. 1836 gründete er die Maschinenbaugesellschaft Übigau und entwarf das erste Dampfschiff für den Verkehr auf der oberen Elbe. Maßgeblich war er an der Berechnung und dem Bau der großen, das Göltzschtal überspannenden Brücken beteiligt. Ganz besonders imponierte uns die Tatsache, daß Andreas Schubert zusammen mit anderen aufrechten Patrioten, wie z. B. Richard Wagner, während der Aufstände des Jahres 1848 an der Seite des Volkes gegen die Feudalherrschaft kämpfte.

Heute ist die Technische Universität Dresden eine der größten technischen Bildungsanstalten Europas. An ihr studieren etwa 14 000 Studenten aller technischer Disziplinen. Als 1952 die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" gegründet wurde, war es eine der ersten Hochschul-Neugründungen des noch jungen Arbeiter-und-Bauern-Staates auf deutschem Boden. Inzwischen hat sie sich auf verkehrswissenschaftlichem Gebiet einen internationalen Ruf erworben.

Entsprechend dem hauptsächlichsten Produktionsprofil der Dresdner Industrie entstand aus



Bild 10 Die neue Prager Straße erlebte zum 20. Jahrestag der DDR ihre Premiere. Große Hotels und Geschäfte mit vielen Einkaufsmöglichkeiten geben ihr das Gepräge.





Bilder 11 und 12 Schloß Pillnitz ist ein beliebtes Ausflugsziel im Nahbereich der Stadt. Herrliche Parkanlagen geben dem Schloß mit seinen vielen Nebengebäuden einen besonderen Reiz.

Fotos: Karlheinz Brust, Dresden

der Ingenieurschule für Elektrotechnik eine Ingenieurhochschule für Elektronik. An ihr werden ebenfalls Dipl.-Ing. ausgebildet.
Damit haben wir auch gleich den Ansatzpunkt, um noch kurz auf die wichtigsten Produktionsbetriebe des Industriegebietes oberes Elbtal hinzuweisen. Der jüngste Großbetrieb ist der VEB Kombinat „Robotron", in dem komplette digitale Datenverarbeitungsanlagen hergestellt werden. Gleichbedeutend damit ist der VEB Kombinat „Meßelektronik". In diesem Betrieb werden kommerzielle Funkeinrichtungen und Meßgeräte produziert. Man kann aber sagen, daß alle diese Betriebe von der alten Dresdner Tradition der feinmechanisch-optischen Industrie, nämlich des Kamerabaus, profitiert haben. Obwohl im Gesamtumfang die Fotoindustrie nicht mehr den überragenden Anteil wie früher hat, so sind nach wie vor Kameras aus Dresden auf dem Weltmarkt sehr gefragt.

Einen hohen Anteil an der industriellen Produktion Dresdens haben noch der Verpackungs- und Lebensmittelmaschinenbau sowie die weltbekannten Offset-Druckmaschinen vom VEB Planeta aus Radebeul und der Elektromaschinenbau im VEB Sachsenwerk und im Elbtalwerk Heidenau.

Als selbstverständlich muß man annehmen, daß für die vielfältigen Verflechtungen auf allen Gebieten der Industrie, des Handels und der Kultur ein gut funktionierendes Verkehrsnetz besteht. Dresdens Stellung im Verkehrsnetz soll einem weiteren Bericht vorbehalten bleiben.

Literatur:

125 Jahre Technische Hochschule Dresden
Generalbebauungs- und Generalverkehrsplan von Dresden
April 1967

Wenn jemand sagt, für eine Modelleisenbahn hat er keinen Platz ...

... dann geben Sie ihm den guten Tip: Spur „N“ von Piko, die Kleinstmodellbahn mit der großen Zukunft. Denn erstens: Spurbreite nur 9 mm, Maßstab nur 1:160. Zweitens: zierliche, präzise gearbeitete und zugstarke Lokomotiven sowie Personen- und Güterwagen in vielen Ausführungen. Drittens: einfacher Betrieb durch Batterien oder Netzanschluß. Viertens: moderne Geschenk- und Ergänzungspackungen, die den Kauf, das Schenken, den Aufbau erleichtern. Fünftens: die Größe „N“ ist ein funktionstüchtiges Modellbahnprogramm im Miniformat. Ein Schienenoval nimmt nur die Fläche von 42 cm × 62 cm ein. Und wenn nun noch jemand sagt, für eine Modelleisenbahn hat er keinen Platz – dann hat er ihn wirklich nicht.



Aus dem transpress-Verlag



Rainer Zschech

Triebwagen-Archiv

412 Seiten, Preis 19,80 Mark

Nun liegt die 2. Auflage diesmal im neuen, großen Format der Archivreihe vor. Doch nicht nur das äußere hat sich entsprechend verändert, auch der Inhalt gegenüber der ersten Auflage vor vier Jahren. Die Neuentwicklungen nach 1945 wurden gegliedert in „Deutsche Reichsbahn" und „Deutschen Bundesbahn", auf den neuesten Stand gebracht, insgesamt im Text gestrafft und dadurch Platz gewonnen für „ausgewählte Triebwagen anderer europäischer Bahnverwaltungen".
Wer sich speziell mit Triebwagen beschäftigt, dem sei der Neuerwerb empfohlen, auch wenn er die erste Auflage bereits besitzt.

Glatte/Reinhard

Diesellok-Archiv

330 Seiten, Preis 19,80 Mark

Im großen, repräsentativen Format präsentiert sich auch das Diesellok-Archiv, das nunmehr die Reihe der Triebfahrzeug-Archive komplettiert. Es hält sich in Gliederung und Gestaltung an die bewährten Prinzipien, den Angaben zu jeder Lok ist jedoch ein Abschnitt „Entwicklungsziel und Betriebserfahrungen" vorangestellt. In Kurzfassungen sind auch die Diesellokmotiven beschrieben, die bei der Deutschen Reichsbahn (-gesellschaft) nicht im Dienst standen und daher für die Liebhaber ausgefallener Modelle besonders reizvoll sind.
Im zweiten Abschnitt des Archivteils werden 45 bemerkenswerte Diesellokomotiven anderer europäischer Bahnverwaltungen beschrieben. Ausführlich und umfangreich sind die übersichtlich zusammengestellten Hauptkenndaten und weitere Literaturhinweise zu den einzelnen Baureihen. Begrüßenswert ist das Bestreben, alle Skizzen maßstabgerecht wiederzugeben. R. E.

Vom 2. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

(Fortsetzung von Seite 30)

Als besonderer Höhepunkt in der vergangenen Legislaturperiode gilt die Aufnahme des DMV als nationaler Verband der DDR in den MOROP im Jahre 1968. Auch die Vergabe des MOROP-Kongresses 1971 nach Dresden zeugt von der hohen Wertschätzung, die der DMV der DDR in Europa genießt. Deshalb steht mit der Ausrichtung dieses wichtigen Ereignisses eine große Aufgabe vor dem neuen Präsidium und damit vor dem gesamten Verband.
Auch auf dem Gebiet des Ausstellungswesens gab es im Berichtszeitraum gute Erfolge. Dr. Thiele sprach stellvertretend für zahlreiche andere AG, den AG „Friedrich List", Leipzig, „Helmut Scholz", Ostritz, „Saalebahn", Saalfeld und dem BV Berlin für hervorragende Leistungen im Hinblick auf Ausstellungen seine Anerkennung aus. Nach diesen Ausführungen schätzte der Redner die Arbeit der einzelnen Bezirksvorstände ein.

Im Bezirk Greifswald führte eine enge Zusammenarbeit mit der Rbd zu einer wachsenden Anzahl an AG und Mitgliedern. Die Tätigkeit des BV ist als wirkungsvoll anzusehen. Auch im BV Cottbus ist eine ähnlich gute Entwicklung zu verzeichnen. Hingegen stagnierte die Verbandsarbeit in den Bezirken Schwerin, Magdeburg und Erfurt, die sämtlich die Leitungstätigkeit der BV verbessern müssen. Im BV Berlin ist die Arbeit in letzter Zeit verbessert worden, auch haben die BV Dresden und Halle eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung aufzuweisen, was sich nicht allein in steigenden Mitgliederzahlen widerspiegelt.

Schließlich wurde noch auf die Arbeit des Präsidiums näher eingegangen. In 16 Sitzungen war eine planmäßige und erfolgreiche Arbeit geleistet worden, was auf seine qualitativ gute Zusammensetzung zurückzuführen ist. Eine quantitative Verstärkung erscheint jedoch in bezug auf die gewachsenen Aufgaben dringend geboten.

Auf Beschluß des Präsidiums wurden schließlich noch folgende hohe Auszeichnungen verliehen:
Erstmals die Ehrennadel in Gold und Ehrenmitgliedschaft:
Dr. Erwin Kramer, ehemaliger Minister für Verkehrswesen;
Heino Weiprecht, Staatssekretär im MfV;
Dipl.-Ing. Ferenc Szegö, Mitglied des Leitenden Ausschusses des MOROP;
Fritz Hager, langjähriger Sekretär des BV Dresden.
Die Ehrenmitgliedschaft des DMV erhielten:
Prof. Dr. sc. oec. Elfriede Rehbein, Direktor des Verkehrsmuseums Dresden;
Walter Kresse, Präsident des Deutschen Städte- und Gemeindetags der DDR und
Heinz Haase, Verkehrsdirektor der Dresdner Verkehrsbetriebe.

Nach dem Rechenschaftsbericht sprachen zahlreiche Diskussionsredner zu verschiedenen Problemen („der Modelleisenbahner" berichtet darüber in einer späteren Ausgabe). Ehrengäste überbrachten ihre Grüße, unter ihnen neben den ausländischen Freunden auch der Stellvertreter des Generaldirektors der DR, Dr. Heinz Schmidt. Im Anschluß daran erfolgten die Wahl des neuen Präsidiums und der Revisionskommission sowie das Schlußwort des neuen und alten Präsidenten, Dr. Erhard Thiele.

Dem neugewählten Präsidium gehören folgende Herren an:
Dr. Erhard Thiele, Präsident,
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurz, Vizepräsident,
Günter Mai, Vizepräsident,
Dr. Heinz Schmidt, Vizepräsident,
Helmut Reinert, Generalsekretär,
Klaus Gerlach (†),
Werner Gitt,
Michael Huth,
Horst Jahr,
Paul Kaiser,
Martin Klemt,
Helmut Kohlberger,
Winfried Liebschner,
Rudolf Mack,
Horst Schobel,
Günter Schröder,
Rudolf Starus,
Rolf Steinicke,
Helmut Übelhör,
Hansotto Voigt,
Bernhard Westphal.

Nach Abschluß der offiziellen Veranstaltung hatten sämtliche Gäste und Delegierte noch Gelegenheit, das Eisenbahnbetriebsfeld der Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha, das Bahnbetriebswerk sowie die Anlagen der Thüringer Waldbahn in Gotha zu besichtigen, ehe sie in ihre Heimatorte zurückreisten.

Mitteilungen des DMV

Dresden

Herr Jürgen Ruge, 8030 Dresden, Geibelstr. 7, gründete eine neue Arbeitsgemeinschaft, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Leipzig-Gohlis

Am 25. Februar 1971 findet der zweite Teil des Lichtbildervortrags „Entwicklung der elektrischen Lokomotiven in Deutschland" statt. Dieser Teil behandelt den Zeitraum der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft. Beginn: 19.00 Uhr im Hbf Leipzig, Klubraum für Reisende, gegenüber Bahnsteig 3.

Bad Elster

Unter der Leitung von Herrn Hartmuth Wunderlich, PSF 94, wurde eine neue Arbeitsgemeinschaft gegründet, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Berlin

Die ZAG Berlin veranstaltet am Freitag, dem 26. Februar 1971 einen Tauschabend für Modelle, Fotos und Zeitschriften. Treffpunkt: Kulturraum des Ministeriums für Verkehrswesen, 108 Berlin, Taubenstraße 42, ab 18.00 Uhr.

Oberoderwitz

Herr Kurt Pfeifer, Nr. 422 f, hat sich mit einer neugegründeten Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Dresden

Der 3. Tauschmarkt der Arbeitsgemeinschaft 3/14 „Saxonia" findet am Sonnabend, dem 27. Februar 1971 in den Arbeitsräumen der AG, 25. Oberschule, Pohlandplatz, Kellergeschoß, statt. Beginn: 14.00 Uhr.

Zinnfiguren und Modellbahnen – Eisenbahnen aus aller Welt

Das war das Thema einer Ausstellung, die im November und Dezember 1970 im Verkehrsmuseum zu Dresden zu sehen war. Die Anregung zu dieser Komposition gab der Technische Leiter dieses Museums, der wohlbekannte Modelleisenbahner Arndt. Als Vorsitzender der AG III/7 „Freunde des Eisenbahnwesens" verbündete er sich mit der Fachgruppe „Historische Zinnfiguren" beim Deutschen Kulturbund der Elbmetropole. Das Ergebnis der nahezu einjährigen Vorbereitung waren einige Dioramen, die auch die skeptischste Ehefrau oder Mutter überzeugen konnten, daß so ein Hobby einem Zimmer durchaus zur Zierde gereichen kann.

Die unmittelbare Konfrontation zeigte, wieviel die beiden, scheinbar so unterschiedlichen Freizeitbeschäftigungen doch eigentlich gemeinsam haben: Die Modelltreue bis ins Detail, die historische Akribie, das geradezu wissenschaftliche Eindringen in das Objekt der Leidenschaft. Es wurde aber auch offenkundig, wo die beiden Amateurgruppen voneinander noch lernen können: Die Zinnfigurensammler bei der Gestaltung der Gebäude, die Modelleisenbahner hinsichtlich des künstlerischen Gesamteindruckes, der die technische Perfektion überstrahlen soll.

Die Mitglieder der Fachgruppe hatten die Geschichte der Verkehrsmittel der Voreisenbahnzeit in Zinnfiguren gestaltet; „Auf Ägyptens Straßen", „Griechische Reisegesellschaft", „Zittauer Biertransport", „Kaufmannszug", „Posthof um 1800", „Messeverkehr zu Leipzig um 1830", „Lokomotivbau", „Autosalon", „Straßenbahnen in Halle 1890", „Postkutsche und Eisenbahn begegnen sich". Wobei die Auswahl der Aufzählung keineswegs eine Wertung darstellen soll.

120 Jahre alte Zinnfiguren zeigten die Eisenbahn in ihren ersten Anfängen, die Großenhainer Selleriebahn dampfte ebenfalls in Zinn hinter Glas.

Die Dioramen der Modellbahnfreunde führten auf 4 Kontinente: „Die Straßenbahn einer norddeutschen Stadt um 1900" war eine TT-Gemeinschaftsarbeit aller Gruppenmitglieder, die in handelsübliche Fahrzeuge aus Souvenir-Beuteln der Fa. Stein die Antriebe eingebaut hatten. Die Gebäude waren sowohl Eigenbau als auch Industriemodelle. Es zeigte sich, daß die Zinnfiguren mit den allgemeinen Größenverhältnissen nicht in Einklang zu bringen waren.

Eine „Sächsische Schmalspurbahn", eine ehemalige Messeanlage der Fa. Herr, dampfte in Baugröße H0 auf Spurweite TT durch die hügelige Landschaft.

Industriemodelle der Baugröße H0 sausten als Dänische Staatsbahn entlang der Küste durch saftige Marschen, auf denen pralle Kühe weideten. Prall im wahrsten Sinn des Wortes, denn die vollplastischen Kunststoff-Figuren boten eine gute Ansicht nicht nur von vorn, sondern rundherum im Panorama.

Das Titelbild eines Eisenbahnjahrbuches gab das Motiv für einen zweispurigen Streckenabschnitt der „Transib" auf 16,5 mm Spurweite. Eine Ellok zog einen Zug von Reisezugwagen sowjetischer Bauart, die demnächst von der Fa. Schicht in Serie gefertigt werden sollen. Nicht ganz vorbildgerecht mühte sich eine Dampflok der BR 42 mit einem langen Kühlzug.

Durch den Royal Grande Canon, den der Arkansas 800 m tief ins Gebirge gefräst hat, schlängelte sich ein Zug der Denver-Rio Grande-Eisenbahn, der aus Industriemodellen des Maßstabes 1:160 zusammengestellt war.

Nach Madagaskar führte eine Anlage im Maßstab 1:60 auf 16,5 mm Gleisen, das Werk des Spezialisten für afrikanische Bahnen, Herrn Arndt. Fotos und Landkarten erläutern die Streckenführung der Schmalspurbahn.

Mit maßstabgerechten Figuren besetzt war ein „Saxonia"-Zug der Dresden-Leipziger-Eisenbahn, nach historischen Unterlagen des Jahres 1838 gefertigt vom DMV-Mitglied Krause in der Nenngröße H0. Dicht daneben der Eröffnungszug der Nürnberg-Fürther Ludwigseisenbahn, ein Industriemodell in repräsentativer Ausführung.

Hoch aktuell, tief in der Erde eine Nachbildung der Budapester Metro, die ja erst vor wenigen Monaten eröffnet wurde; ein Eigenbau des DMV-Mitgliedes Eickel. Herr Eickel zeigte auch eine ganze Vitrine mit z. T. höchst seltenen H0-Modellen, z. B. die ex-Pfälzer Pt 3/6, die Oldenburgische S 10 und etliche Reisezugwagen.

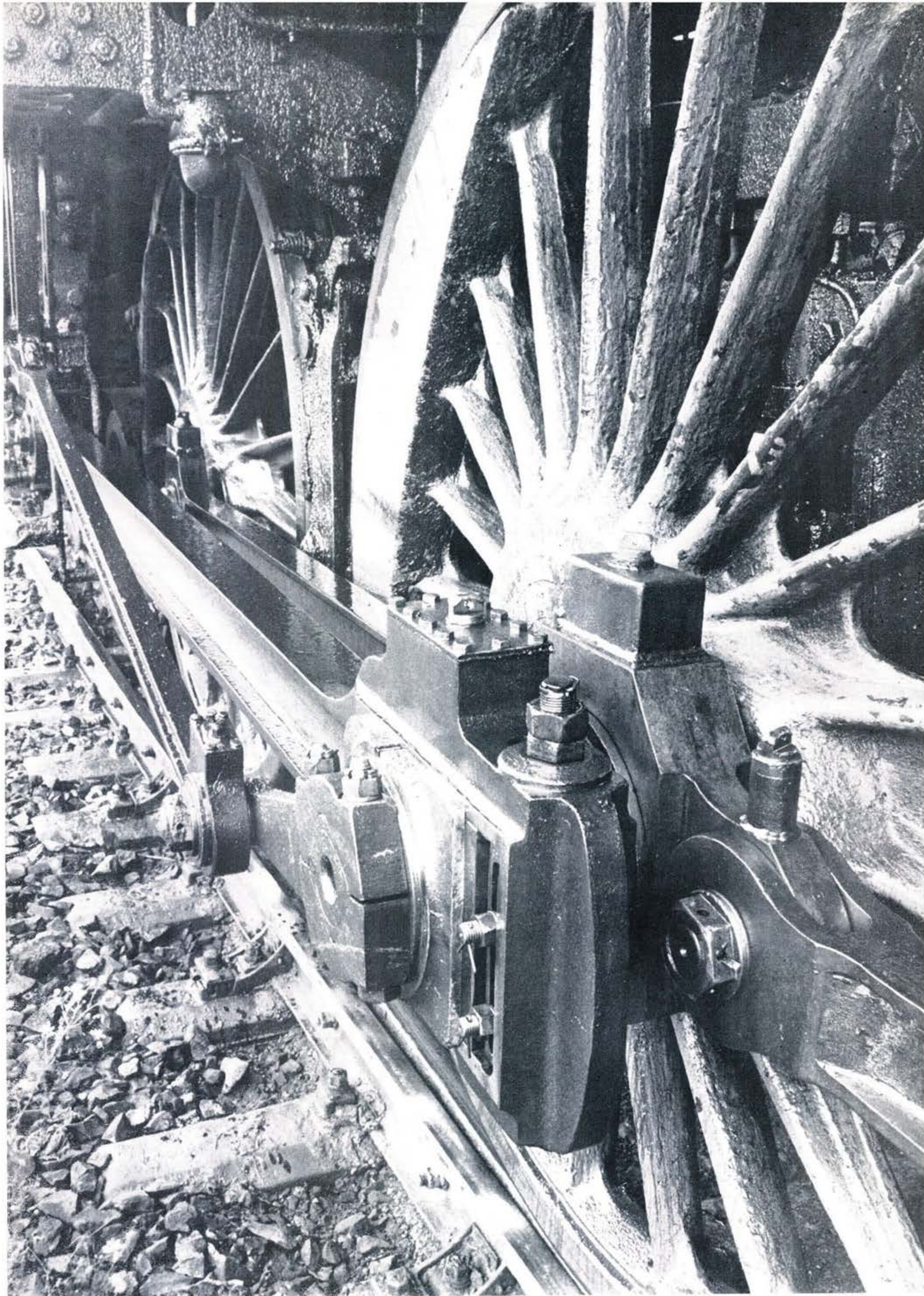
Ein automatischer Bildwerfer gewährte farbigen Einblick in die Welt des großen Vorbildes.

Die Ausstellungsleitung regte auf einer Schrifttafel an: „Eine lohnende Aufgabe ist die historische Nachbildung von Eisenbahn-Figuren. Die verschiedenen Ländereisenbahnen bieten eine Vielfalt von Gestaltungsmöglichkeiten. Das Verkehrsmuseum kann zu dieser Aufgabe Original-Uniformen zur Verfügung stellen. Damit würde eine wertvolle Arbeit auf dem Gebiet der Uniformkunde geleistet."

Wer zählt die Stunden, die in Vorbereitung der Ausstellung geleistet wurden? Zweifellos war es richtig, alle Anstrengungen unter ein einheitliches Motto zu stellen. Höchst anerkennenswert die werbewirksame Gestaltung. Und doch hätte noch etwas mehr für die organisierte Freizeitbeschäftigung geworben werden können:

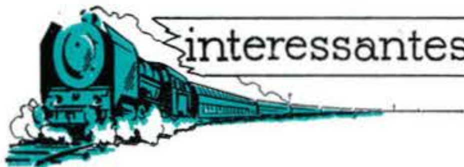
Die Fachgruppe „Historische Zinnfiguren" stellte zwar Vorlagen und Werkzeuge aus, die den Werdegang einer Zinnfigur veranschaulichen sollten, die Arbeitsgruppe „Freunde der Eisenbahn" gewährte jedoch keinen Blick in die Werkstatt eines Modelleisenbahners, zeigte nicht, wie ein Modell entsteht. Hätten nicht zumindest an den stark besuchten Wochenenden Mitglieder beider Gruppen sich in Aktion präsentieren sollen? Lebhafte Fachgespräche wären gewiß in Fluß, neue Mitglieder hinzugekommen.

Der Gedanke, mit der Fachgruppe „Historische Zinnfiguren" zusammenzuarbeiten, war im Zeitalter der allgemeinen Kooperation eine gute Idee, die zweifellos nicht alltäglich ist. Andere Gruppen des DMV sollten Ausschau halten, mit wem gemeinsam sie ähnliche Ausstellungen gestalten könnten: Mit den Briefmarkensammlern, die Verkehrsmotive sammeln; mit den „Jungen Historikern", die die Entwicklung der Transport-Verpackung oder der Umschlagstechniken erforschen. An Verbündeten sollte es nicht mangeln — man muß nur in den Spalten der Wochenzeitungen, wo die Zusammenkünfte der Interessengruppen angekündigt sind, die Augen offen halten. R. Eckelt



Musik für den Eisenbahnfreund

Foto: Gebser, Babelsberg



interessantes von den eisenbahnen der welt





▲

Der Arberg-Expreß donnert kurz nach 8 Uhr früh durch den Bahnhof Unterterzen am Walensee (Strecke Zürich – Sargans – Chur und Buchs – Wien), geführt von einer Re 4/4 II der Serie 11 156 – 254 mit zwei Einholmstromabnehmern und Schraubenfederung.

Foto (1. 3. 1970): Urs Nötzli, Zürich



▶

Ae-4/4-Lok der „Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn" mit 4000 PS und V_{max} 125 km/h

Foto (20. 6. 1970): Urs Nötzli, Zürich





Ehemalige Heeresfeldbahnlok Nr. 2856, gebaut bei Franco-Belge 2856/1944, hier aufgenommen bei Kühnsdorf als ÖBB-Lok 699.03 mit Giesl-ejektor

Foto (Mai 1970): Wolfgang Walper, Nürnberg



Diplomwirtschaftler WOLFGANG KUNERT, Berlin

Dieselhydraulische Lokomotive 102.1 der Deutschen Reichsbahn

Die Deutsche Reichsbahn beschafft ab 1970 Lokomotiven der Baureihe V 23^1 (neu 102.1), die eine Weiterentwicklung der Baureihe V 23^0 darstellt und sowohl im äußeren Aussehen wie auch im technischen Aufbau einige grundsätzliche Änderungen und Verbesserungen aufweist.

1. Grundaufbau

Die V 23^1 ist eine leistungsfähige, dieselhydraulische Rangierlokomotive, die auch als Reise- und Güterzuglok im leichten Nebenbahndienst eingesetzt wird. Sie hat die Achsanordnung B und ist mit einem Endführerstand versehen. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt im Streckendienst 40 km/h, die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit im Rangierdienst 6 km/h. Sie kann für den Zugdienst mit einer elektronischen Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) und für den Rangierdienst mit mit einer Rangierfunkanlage ausgerüstet werden.

2. Fahrzeugteil

2.1. Lokomotivrahmen

Die Lokomotive ist mit einem Starrahmen versehen. Der Lokomotivrahmen ist als verwindungssteifer Blechinnenrahmen ausgeführt. In die Rahmenwangen sind entsprechende Ausschnitte für die Achslager und die Blindwelle vorgesehen. Die Achslagerführung ist mit Gleitplatten aus Hartgewebe ausgelegt. Die Zug- und Stoßvorrichtungen sind in normaler Ausführung. Der Einbau der Mittelpufferkupplung ist ohne Veränderung des Lokrahmens möglich.

2.2. Aufbauten

Die Aufbauten bestehen aus dem Vorbau und dem Endführerstand. Der Vorbau ist in Sektionsbauweise ausgeführt. Große Seitentüren und eine Dachklappe, die gleichzeitig zur Maschinenraumbelüftung dient, gestatten eine gute Zugänglichkeit zu allen Aggregaten. Das Führerhaus wird durch eine an der hinteren Rückwand angeordneten, nach außen zu öffnenden Tür betreten. Hinter dem Führerhaus befindet sich quer ein Laufsteg, von dem das Führerhaus betreten wird. Jeweils zwei große Seitenfenster, von denen eines als Schiebefenster ausgebildet ist, sowie große Stirnfenster an der Vorder- und Rückseite gestatten eine gute Streckenbeobachtung. Die Stirnfenster sind mit einer Sonnenschutzblende ausgerüstet.

Der Führerstand ist mit einer wirksamen Geräuschisolation versehen. Die Beheizung des Führerhauses erfolgt durch eine Heizung, die an das Motorkühlsystem angeschlossen ist und bei Außentemperaturen von —20 °C im Führerhaus +18 °C erreicht. Zwei Ventilatoren und eine Lüftungsklappe, eine Kühlbox für Lebensmittel und ein Schrank für den persönlichen Bedarf des Tfz-Führers vervollständigen die Führerstandsausrüstung.

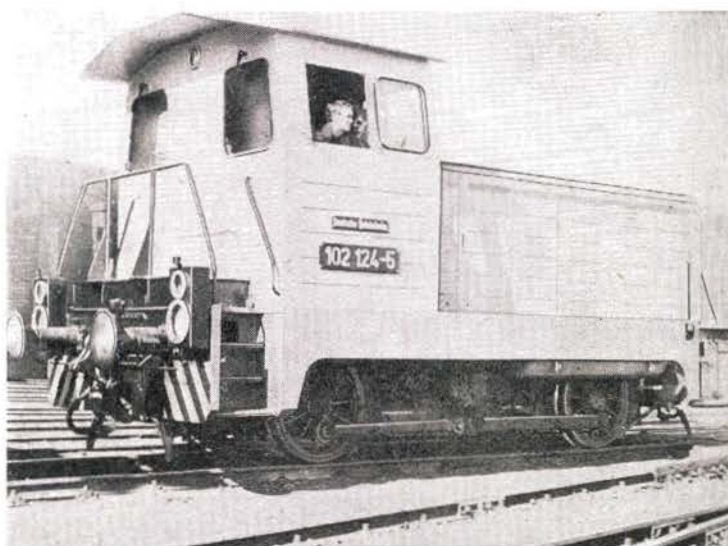


Bild 1 Dieselhydraulische Lokomotive der Reihe 102.1 (vormals Baureihe V 23^1)

Die wichtigsten Einrichtungen des Bedienungstisches wie Fahrschalter, Umschalthebel für Wendegetriebe, Sandstreuer, Typhon und Scheibenwischer sind beidseitig angeordnet, so daß die Lok von beiden Führerstandsseiten bedient werden kann.

2.3. Bremsen

Die Lokomotive ist mit

— einer direkt wirkenden, nicht selbsttätigen Druckluftbremse mit Zusatzbremsventil an beiden Führerstandsseiten,

— einer direkt wirkenden selbsttätigen Einkammerdruckluftbremse als Zugbremse und

— einer Handbremse, die mittels Handrad bedient wird,

ausgerüstet. Alle Bremsen wirken auf beide Achsen.

3. Antriebsanlage

3.1. Dieselmotor

Für die Baureihe V 23^1 wird wie bei der Baureihe V 23^0 der 6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor Typ 6 VD 18/15-1 SRW verwendet. Seine Leistung beträgt bei einer Mo-

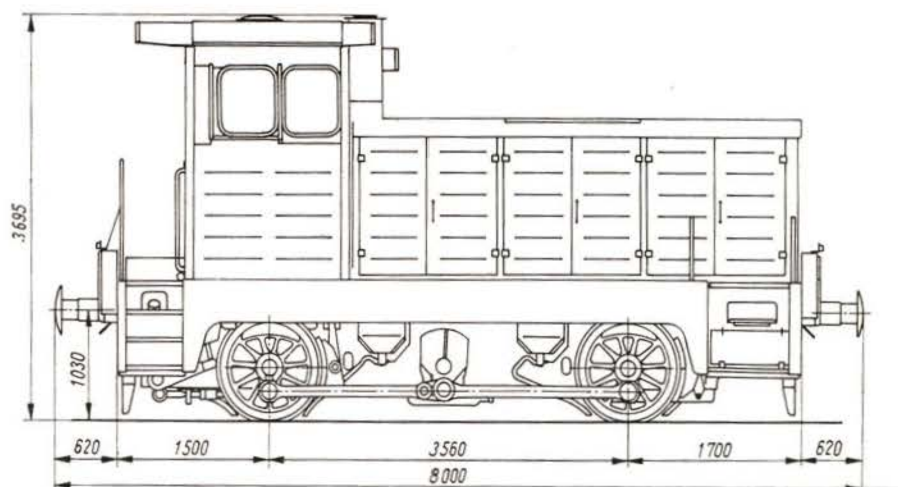


Bild 2 Maßskizze der Lokomotive der Reihe 102.1

tordrehzahl von 1500 min^{-1} 220 PS. Er ist in 4 Punkten über Gummifederelemente auf dem Lokomotivrahmen elastisch gelagert. Das Anlassen des Motors erfolgt durch Betätigen des Glühanlaßschalters und kann bereits bei 10 °C Kühlwassertemperatur ohne Vorwärmen erfolgen. Die Regulierung des Motors wird durch mechanische Drehzahlverstellung mit stufenloser Drehzahlregelung vorgenommen.

3.2. Kraftübertragung

Die Übertragung der Antriebsleistung erfolgt vom Dieselmotor über eine drehelastische Gummikupplung und eine Gelenkwelle auf das Strömungsgetriebe. Das Getriebe besteht aus einem Zweiwandler-Strömungsgetriebe Typ GSU 20/4,2 mit einem angeflanschten einstufigen Wendegetriebe EMK 1400-1. Die Regelung der beiden Wandlerbereiche geschieht automatisch in Abhängigkeit von Fahrgeschwindigkeit und Motorleistung. Der Umschaltpunkt vom Wandler I zum Wandler II liegt bei 19,7 bis 22,1 km/h.

Das angeflanschte Wendegetriebe ist mit dem Strömungsgetriebe zu einem Getriebeblock verschraubt. Es hat 3 Schaltstellungen „Vorwärts", „Mitte" und „Rückwärts" und ist in drei Punkten im Lokomotivrahmen gelagert. Die Kraftübertragung erfolgt über Blindwelle, Treibzapfen, Treibstangen und Kurbelzapfen auf die beiden Radsätze. Zum Ausgleich der Durchfederung wurden die Treibstangen geteilt ausgeführt. Sie sind auf den Treib- und Kurbelzapfen in Gleitlagern gelagert. Bei einem Achsstand von 3560 mm kann ein kleinster Krümmungshalbmesser von 50 m befahren werden.

3.3. Kühlung und Vorwärmanlage

Die Kühlanlage besteht aus dem Stirnkühler, dem Motoren- und dem Getriebeölwärmetauscher. Sie sind zu einem Kühlkreislauf in Reihe geschaltet. Der Kühler ist als Flachrohrkühler ausgebildet und besteht aus einem oben angeordneten Wasserkasten mit Ausgleichbehälter, den Flachrohrkühlelementen und einer handbedienten Kühlerjalousie, durch die die Luftzufuhr zum Kühler geregelt wird. Ein Lüfter, vom Dieselmotor über Keilriemen, Winkelgetriebe und eine elektromechanische Lamellenkupplung angetrieben, saugt die Kühlluft durch die Kühlelemente. Er wird im Gegensatz zur V 23^0 in Abhängigkeit von der vorhandenen Kühlwassertemperatur über einen Temperaturwächter zu- bzw. abgeschaltet.

Das Vorwärmen des Kühlwassers und das Warmhalten während der kalten Jahreszeit geschieht durch eine Warmhalteeinrichtung. Dazu sind in den Kühlkreislauf drei elektrische Heizpatronen mit einer Leistung von 9 kW, die mit 380 V Fremdstrom gespeist werden, eingebaut. Die Heizpatronen können einzeln zugeschaltet werden.

3.4. übrige Hilfseinrichtungen

Die Stromversorgung für die Hilfsbetriebe erfolgt mit einer Nennspannung von 24 V. Dabei wird durch einen Klauenpolgenerator über zwei in Reihe geschaltete 12 V Bleiakkumulatoren von je 180 Ah die Stromversorgungsanlage versorgt. Kontaktlose Regelglieder regeln die Spannung so, daß die Batterien ausreichend geladen werden und die übrigen Stromverbraucher eine konstante Spannung erhalten.

Die Druckluftversorgung erfolgt vom Dieselmotor über einen Keilriemen zum Winkelgetriebe. Durch eine elektropneumatische Lamellenkupplung, die von einem Druckluftwächter bei einem Druck von 8,5 kp/cm^2 zu- und bei 10,0 kp/cm^2 abgeschaltet wird, wird der Luftverdichter Typ 2 HS 371/100 angetrieben. Ein Hauptluftbehälter von 400 l und ein Sonderluftbehälter von 200 l nehmen den Druckluftvorrat auf.

Der Kraftstoffbehälter besteht aus einem Tank mit 500 l Inhalt, der auf dem Rahmendeckblech im Vorbau angebaut ist.

Die Lokomotive ist an jeder Stirnseite mit zwei Signalleuchten und zwei darüber angeordneten Schlußleuchten versehen. Das Führerhaus ist vorn und hinten mit einem Spitzensignal ausgerüstet. Alle Lampen sind einzeln zu- und abschaltbar. Die akustische Signalgebung erfolgt durch ein Typhon.

Weitere Hilfseinrichtungen sind die Sandstreuanlage, die Scheibenwischer und -entfrostungsanlage und die Feuerlöschanlage. Für die technische Sicherheit und Einhaltung der Betriebszustände sorgen entsprechende Überwachungseinrichtungen und Anzeigengeräte, welche Fahrgeschwindigkeit, Motor- und Getriebeschmieröldruck, Kraftstoffzufuhr, Wassertemperatur, Luftdruck und Batteriespannung kontrollieren.

Die wichtigsten technischen Angaben:

Spurweite	1 435 mm
Länge über Puffer	8 000 mm
Achsstand	3 560 mm
größte Höhe	3 695 mm
kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser	50 m
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit	6 km/h
Achslast bei 2/3 Vorräten	12,0 Mp
Vorräte an Dieselkraftstoff	500 l

Prof. Dr. sc. techn. HARALD KURZ, Dresden

Dokumentationssystem für Modell-Lokomotiven und -Triebwagen

1. Zweck des Dokumentationssystems

Das Dokumentationssystem für Modell-Lokomotiven und -Triebwagen soll eine logische Einordnung von Unterlagen, z. B. in Form von Karteien, gestatten. Es ist in Anlehnung an bekannte Ordnungssysteme der Bahnverwaltungen und internationalen Verbände aufgebaut, berücksichtigt aber die historischen Gegebenheiten und ist soweit als möglich auf Ziffern aufgebaut. Das System ist durch ähnliche Systeme für Modell-Wagen, Gleismaterial, Signale und Sicherheitseinrichtungen und sonstiges Modellbahnmaterial zu ergänzen.

2. Voraussetzungen

Aus den zu wählenden Symbolen müssen bereits einige Merkmale des Modells erkennbar sein. Dabei ist die Unterscheidungsmöglichkeit so weit zu führen, daß zumindest bei industriell hergestellten Modellen keine Verwechslungen eintreten können. Im folgenden wird diese Aufgabe nicht vollständig durchgeführt. Lediglich einige Merkmale werden als Grundlage der Unterscheidung genommen, z. B. Antriebsart des Vorbildes und dessen Achsfolge. Die Kennzeichnung bzw. Bearbeitung weiterer Unterscheidungsmerkmale soll erst erfolgen, wenn eine Entscheidung über das anzuwendende Grundprinzip erfolgt ist, d. h., wenn dieses durch den Technischen Ausschuß (TA) des MOROP angenommen wurde.

3. Das Grundprinzip bei Modell-Lokomotiven

In Auswertung der Vorschläge, die 1970 durch den TA beraten wurden, wird ein aus fünf Ziffern bestehendes kurzes Symbol, die „Kennung" vorgeschlagen. Diese Kennung hat einen hohen Abstraktionsgrad und wird daher durch ein Achsfolge-Symbol ergänzt. Beide sind durch Schlüssel erläutert und mit Beispielen belegt.

Bisher war es üblich, Dampflokomotiven durch ihre Achszahlen oder Radzahlen zu bezeichnen, wobei ausschließlich Ziffern verwendet wurden. Daneben gab es die alphanumerische Bezeichnungsweise, d. h. eine aus Buchstaben und Ziffern zusammengesetzte. Sie hat den höchsten Informationsgehalt, ist aber als Grundlage für die Einordnung eines Triebfahrzeuges weniger geeignet als ein nur auf Ziffern aufgebautes System. Die beiliegenden Tabellen, die nur eine Auswahl von bekannten und möglichen Achsfolgen enthalten, sind nach zwei verschiedenen Schlüsseln aufgebaut. Die Tabelle für Dampflokomotiven entspricht im wesentlichen hinsichtlich des Achsfolgesymbols der französischen Auffassung. Durch Verdoppelung der Ziffern erhält man die englische bzw. amerikanische Form der Darstellung. Die Tabellen für die übrigen Triebfahrzeuge sind nach einem neuen System aufgebaut, das dem „Schlüssel für Elektrische Lokomotiven, Verbrennungslokomotiven, Triebwagen, Triebwagenzüge und sonstige Triebfahrzeuge" zu entnehmen ist. Dabei werden in der Achsfolge alle Laufachsgruppen mit den Ziffern 1 bis 3 bezeichnet, alle Gruppen angetriebener Achsen mit den Ziffern 4 bis 9. Da diese nicht ausreichen, um die Bedeutung A, B, Bo, C, Co usw. zu unterscheiden, haben die Ziffern 8 und 9 eine doppelte Bedeutung. Verwechslungen sind nicht möglich, da die Anzahl der angetriebenen Achsen als Hauptmerkmal an 2. Stelle angegeben ist und damit die Bedeutung Co oder D bzw. Do oder E leicht abgeleitet werden kann. Lokomotiven mit Schlepptender erhalten einen Punkt hinter der Zifferngruppe. Dahinter kann die Angabe der Tenderachsen zweckmäßig sein, z. B., um zwei sonst gleiche Lokomotiven zu unterscheiden. Bei Triebwagenzügen bedeutet der Punkt, daß der Zug ähnlich

Tabelle 1

Dampflokomotiven

Kennung	Achsfolgesymbol	UIC-Bezeichnung
01002.	01.011.	A1
01102.	01.110.	1A
01103.	01.111.	1A1
01203.	01.210.	2A
01204.	01.211.	2A1
02002	02.020	B
02003	02.021	B1
02103	02.120.	1B
02104	02.121	1B1
02105	02.122	1B2
02204.	02.220	2B0
02205.	02.221	2B1
02206	02.222	2B2
03003	03.030	C
03004	03.031	C1
03104.	03.130.	1C
03105	03.131	1C1
03205.	03.230.	2C
03206.	03.231.	2C1
03207	03.232	2C2
03208	03.233	2C3
04004	04.040	D
04054	04.0220	BB [1])
04106.	04.141.	1D1
04196.	04.191.	1Do1 [2])
04310.	04.3223.	3BB3 [3])
05005	05.050	E
05106.3	05.150.3	1E [4])
05106.4	05.150.4	1E [5])
05107	05.151	1E1
06076	06.0330	CC [1])
06107.	06.160.	1F
06110	06.1333	1CC3 [6])
06168. (2)	06.1331.	1CC1 [7])
06168 (3)	06.130–031	1C–C1 [8])
08212.	08.2442.	2DD2 [1])
08214 (3)	08.241–142	2D1–1D2 [8])
010112.	010.1551.	1EE1 [1])
012114 (2)	012.14441	1DDD1 [9])

Erläuterungen zu einzelnen Dampflokomotiven:

1 Mallet- oder Meyer-Lok
2 Dampflok mit Einzelachsantrieb (Kennung „9" bedeutet Do)
3 Diese Lok hat 2 Abtriebsgruppen, die im Hauptrahmen liegen (Double). Sonst siehe [6]
4 mit dreiachsigern Tender
5 mit vierachsigern Tender
6 Mallet-Lok, Verzicht auf Angabe der Antriebsgruppen
7 mit Gelenkkessel
8 Garrat-Lok. Aufzufassen wie 2 Lokomotiven
9 Mallet-Lok mit Triebtender

Bemerkung: Bei Lokomotiven mit mehr als 9 angetriebenen Achsen ist eine 0.-Ziffer erforderlich, da die 1.-Ziffer für die Zehnerstelle der Achszahl benötigt wird.

Tabelle 2

Schlüssel für Dampflokomotiven

	Kennung	Achsfolgesymbol
1. Ziffer:	0 = Dampflok	
2. Ziffer:	Anzahl der angetriebenen Achsen	
Punkt:	nicht vorhanden	vorhanden
3. Ziffer:	vordere Laufachsen	
4. Ziffer:	0 keine besondere Bedeutung 1 10 Achsen 4...9 Bedeutg. siehe Elektr. Lokomotiven usw., (3. Ziffer)	1...6 erste Gruppe d. angetriebenen Achsen 9 4 Treibachsen mit Einzelachsantrieb
5. Ziffer	2...9 2...9 Achsen	Laufachsen hinter den angetriebenen Achsen od. zweite Gruppe d. angetriebenen Achsen
6. Ziffer und weitere	nicht vorhanden	weitere Gruppen angetriebene Achsen od. hintere Laufachsen
Letzte Ziffer	vergl. 5. Ziffer	hintere Laufachsen
Punkt hinter der letzten Ziffer	Lok hat Schlepptender	
Ziffer hinter dem Punkt	eventuelle Angabe der Tenderachsen, insbesondere, wenn sonst gleiche Lokomotiven dadurch unterschieden werden	
Ziffer in Klammern	Teile des Hauptrahmens, sonst wie bei Tenderachsen	entfällt

Tabelle 3

Elektrische Lokomotiven

Kennung	Achsfolgesymbol	UIC-Bezeichnung
12255	12.251	2B1
12502	12.5	B
12602	12.6	Bo
13175	13.171	1C1
13703	13.7	C
13803	13.8	Co
14156	14.1551	1BB1
14166	14.1661	1BoBo1
14186	14.181	1D1
14196	14.191	1Do1
14297	14.291	2Do1
14504	14.55	BB
14604	14.66	BoBo
14804	14.8	D
14904	14.9	Do
15865	15.86	CoBo
15905	15.9	E
16178 (3)	16.1771 (3)	1CC1
16506	16.555	BBB
16606 (2)	16.666 (2)	BoBoBo
16706	16.77	CC
16806	16.88	CoCo
18114 [1]	18.16161×2	1Bo1Bo1-1Bo1Bo1
18212 [1]	18.266662	2BoBoBoBo2
18608 (2)	18.6666	BoBo + BoBo
18908	18.99	Do + Do
112216 (3) [1]	112.26666662	2BoBo-BoBo-BoBo2
112612 [2]	112.6996	BoDoDoBo

[1] Verzicht auf Angabe, ob Einzelachsantrieb oder nicht

[2] Verzicht auf Angabe der Achsgruppierung

Tabelle 4

Verbrennungslokomotiven

Kennung	Achsfolgesymbol	UIC-Bezeichnung
22502	22.5	B
23703	23.7	C
24406	24.414–414	(A1A)–(A1A)
24504	24.55	BB
24604	24.66	BoBo
26706	26.77	CC
26806	26.88	CoCo
28412 (2)	28.414–414×2	(A1A)–(A1A)+(A1A)–(A1A)
28608 (2)	28.6666 (2)	BoBo + BoBo
28908 (2)	28.99	Do + Do
212418 (3)	212.414–414×3	(A1A)–(A1A)×3
218818 (3)	218.888888	CoCo–CoCo–CoCo

Tabelle 5

Dampftriebwagen

Kennung	Achsfolgesymbol	UIC-Bezeichnung
31103	31.141	(1A)1
31104	31.142	(1A)2
31402	31.41	A1
31403	31.42	A2
32104	32.151	1B1
32504	32.52	B2
32604	32.62	Bo2

Tabelle 6

Elektrische Triebwagen und Triebwagenzüge

Kennung	Achsfolgesymbol	UIC-Bezeichnung
41104	41.142	(1A)2
42209 (3)	42.215112 (3)	21–B1–12
42403	42.414	A1A
42404	42.4114	(A1)(1A)
42406	42.4143	A1A3
42502	42.5	B
42602	42.6	Bo
42606. (2)	42.6112 (2)	Bo1+12
43606 (2)	43.61114 (2)	Bo1+1(1A)
44212 (3) [1]	44.226622 (3)	22+BoBo+22
44222 (5) [2]	44.22414414222222 (5)	22+(A1A)(A1A)+22+22+22
44406	44.414414	(A1A)(A1A)
44608 (2)	44.6226 (2)	Bo2+2Bo
44608. (2)	44.6632 (2)	BoBo+22
44612 (3)	44.622226 (3)	Bo2+22+2Bo
44614 (5) [3]	44.6222226 (5)	Bo2+2+2+2+2Bo
44616 (4)	44.62222226 (4)	Bo2+22+22+2Bo
44624. (6)	44.662222222222 (6)	BoBo+22+22+22+22+22
48516 (4) [4]	48.55222255 (4)	BB+22+22+BB
48616 (4)	48.66222266 (4)	BoBo+22+22+BoBo
48620 (5)	48.6622222266 (5)	BoBo+22+22+22+BoBo
420240 (10) [1] [6]	420.2255225522552255 5522 (10)	22+BoBo+22+BoBo+22+BoBo+22+BoBo++BoBo+22
448548 [5] [6]	448.55×12	BoBo×12

Bemerkungen zu einzelnen Triebwagenzügen

[1] Verzicht auf Angabe des Einzelachsantriebes

[2] Verzicht auf Angabe der A1A-Antriebsgruppen

[3] mit zweiachsigen Mittelwagen

[4] B-Antriebe, eine Ausnahme bei Elektrischen Triebwagenzügen

[5] Tokaido-Züge

[6] Abweichung vom Schlüssel bei der vorletzten Ziffer

Tabelle 7

Verbrennungstriebwagen und -triebwagenzüge

Kennung	Achsfolgesymbol	UIC-Bezeichnung
51144	51.142	(1A)2
51402	51.41	A1
51404	51.412	(A1)2
52144 (2)	52.1441 (2)	1A+A1
52155	52.152	(1B)2
52148 (2)	52.142241	(1A)2+2(A1)
52266 (2)	52.262 (2)	2Bo2
52404	52.4114	(A1)(1A)
52502	52.5	B
52504	52.52	B2
52512. (3)	52.522222 (3)	B2×22×22
52602	52.6	Bo
52604	52.62	Bo2
54118 [1])	54.1522222251	(1B)2+22+22+2(B1)
54212 (3) [1])	54.262262 (3)	2Bo+22+Bo2
54216 (4) [1])	54.26222262 (4)	2Bo+22+22+Bo2
54268 (3)	54.2662 (3)	2BoBo2
54418. (4)	54.414414222222 (4)	(A1A)(A1A)+22+22+22
54426 (6)	54.4142222222222414 (6)	(A1A)2+22+22+22+22+2(A1A)
54516 (4)	54.52222225 (4)	B2+22+22+2B
54516. (4)	54.55222222 (4)	BB+22+22+22
54520 (5)	54.5222222225 (5)	B2+22+22+22+2A
54528 (7)	54.52222222222225 (7)	B2+22+22+22+22+22+2B
54532 (8)	54.5222222222222225 (8)	B2+22+22+22+22+22+22+2B
54610 (7)[2])	54.61111116 (7)	Bo111111Bo
54610. (7)[3])	54.66111111 (7)	BoBo111111
54612 (3)	54.622226 (3)	Bo2+22+2Bo
54616 (4)	54.62222226 (4)	Bo2+22+22+2Bo
54618 (8) [4])	54.622222226 (8)	Bo2222222Bo
54628 (7) [5])	54.6222222222222226 (7)	Bo2+22+22+22+22+22+2Bo
56618 (4)	56.6241432226 (4)	Bo2+(A1A)3+22+2Bo

Bemerkungen

[1]) Verzicht auf Angabe der Gruppierung der innenliegenden angetriebenen Achsen (meist Bo)

[2]) Tages-Gliederzug mit Einzelachsen

[3]) Talgo-Zug

[4]) Nacht-Gliederzug mit Jacobs-Drehgestellen

[5]) TEE-Triebwagenzug

Tabelle 8

Sonstige Triebfahrzeuge

Kennung	Achsfolge-Symbol	UIC-Bezeichnung
62602 [1])	62.6	Bo
64406 [1])	64.414414	(A1A)(A1A)
72246 (2) [2])	72.2442 (2)	2A+A2
72604 [2])	72.66	BoBo
803703 [3])	803.7	C
813703 [4])	813.7	C
851402 [5])	851.41	A1
852504 [6])	852.520	B2
881402 [7])	881.41	A1
905905 [8])	905.5	E
932504 (2) [9])	932.52 (2)	B2

Bemerkungen

[1]) Akku-Lok

[2]) Akku-Triebwagen

[3]) Dampf-Speicher-Lok (feuerlose Lok)

[4]) Elektrische Werklok mit Sonderausrüstung (Akku oder Rangier-Diesel)

[5]) Schienenbus oder Schienenkraftwagen

[6]) Oberleitungs-Revisions-Triebwagen (ORT)

[7]) Kleinwagen

[8]) Schmalspur-Dampflok

[9]) Schmalspur-Dampftriebwagen

Tabelle 9

Schlüssel für elektrische Lokomotiven, Verbrennungslokomotiven, Triebwagen, Triebwagenzüge und sonstige Triebfahrzeuge

	Kennung	Achsfolgesymbol
1. Ziffer:	1 = Elektrische Lok 2 = Verbrennungslokomotiven 3 = Dampftriebwagen 4 = Elektrische Triebwagen 5 = Verbrennungstriebwagen 6 = Akku-Lokomotiven 7 = Akku-Triebwagen 8 = sonstige Triebfahrzeuge 9 = Schmalspur-Triebfahrzeuge	
2. Ziffer:	Anzahl der angetriebenen Achsen	
Punkt	Nicht vorhanden	vorhanden
3. Ziffer:	vorn liegende Achsgruppe 1 = 1 Laufachse 2 = 2 Laufachsen 3 = 3 Laufachsen 4 = 1 angetriebeneAchseA 5 = 2 „ „ B 6 = 2 „ „ Bo 7 = 3 „ „ C 8 = 3 „ „ Co 8 = 4 „ „ D 9 = 4 „ „ Do 9 = 5 „ „ E	
4. Ziffer:	0 keine bes. Bedeutung 1 10 Achsen 2 20 Achsen 4 ... 9 Bedeutung wie bei d. 3. Ziffer	an zweiter Stelle liegende Achsgruppe, sonst wie 3. Ziffer
5. Ziffer:	2 ... 9 2 ... 9 Achsen	an dritter Stelle liegende Achsgruppe, sonst wie 3. Ziffer
6. Ziffer und weitere	nicht vorhanden	an weiteren Stellen liegende Achsgruppen, sonst wie 3. Ziffer
Letzte Ziffer	vergleiche 5. Ziffer	wie 6. Ziffer
Punkt hinter d. letzten Ziffer	angetriebene Achsen liegen an einem Ende (Wendezug-Prinzip)	nicht vorhanden
Ziffer in Klammer		Teile des Hauptrahmens (evtl. angegeben)

Bemerkung: Bei Triebfahrzeugen mit mehr als 9 angetriebenen Achsen wird eine „0."-Ziffer für die Angabe der Antriebsart in Anspruch genommen.

einem Wendezug aufgebaut ist, d. h., alle angetriebenen Achsen sind an einem Ende konzentriert.

Die Teile eines Triebfahrzeuges werden in der Regel nur dann angegeben, wenn es zur Unterscheidung sonst gleichartiger Triebfahrzeuge zweckmäßig ist.

Die „Kennung" ist so aufgebaut, daß sich möglichst die gleiche Reihenfolge ergibt wie beim Achsfolgesymbol.

Diese Methode wird zur Diskussion gestellt. Insbesondere wird um Mitteilung von Triebfahrzeugen mit interessanten Achsfolgen gebeten.

Entsprechende Zuschriften werden erbeten an:

o. Prof. Dr. sc. techn. H. Kurz
Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" Dresden, 8072 Dresden, Postschließfach 103.

● *daß die Sowjetischen Staatsbahnen (SZD) auf elektrifizierten Strecken im Rangierdienst Elektrolokomotiven einsetzen wollen? Bei Versuchen im Bahnbetriebswerk Swerdlowsk-Rangierbahnhof hat sich die mit Nutzbremsung ausgestattete Baureihe WL 22^M beim schweren Ablaufbetrieb am besten bewährt.* Ki.

WISSEN SIE SCHON . . .

● *daß die SNCF auf dem 40 km langen Streckenabschnitt Pontoise – Gisor ein neues automatisches Streckenblocksystem (BAPR) in Betrieb genommen haben? Für die Stromkreise werden keine besonderen Streckenkabel benötigt, da alle Impulse über die Schienen laufen. Die Züge stellen bei der Durchfahrt die Lichtsignale automatisch. Die SNCF wollen alle Strecken bis zu mittlerer Belegung mit dem neuen Automatik-Streckenblock ausrüsten.* Ki.

● *daß die Bahnstromversorgung der Polnischen Staatsbahn (PKP) zu 65 Prozent der elektrifizierten Streckenkilometer mit Gleichrichtern des VEB Elektroprojekt Berlin erfolgt? So sind in den Unterwerken der Strecken Warszawa – Gliwice, Katowice – Zebrzydowice, Katowice – Gdansk, Wroclaw – Jelenia Gora 3-kV-Siliziumgleichrichter mit einer Leistung von 16,2 MW installiert.* Ki.

● *daß die Dänischen Staatsbahnen (DSB) auf einigen Hauptstrecken neben Dieseltriebwagen auch lokomotivbespannte Schnellzüge mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit verkehren lassen wollen? Der Ausbau der Hauptstrecken für 160 km/h ist vorgesehen.* Ki.

● *daß mit der Inbetriebnahme neuer Silizium-Leistungsgleichrichter bei der Berliner S-Bahn im Unterwerk Köpenick eine neue Etappe in der Stromversorgung der Berliner S-Bahn eingeleitet wurde? Bisher waren wassergekühlte Quecksilberdampf - Gleichrichter mit je 1200 kW installiert. Mit Einbau der Silizium-Gleichrichter sind gleichzeitig die Voraussetzungen geschaffen für die in der Perspektive vorgesehene Umstellung der Spannung des Berliner S-Bahn-Netzes von 750 V auf 1500 V.* Ki.

● *daß in den größten Städten der UdSSR, wie Moskau, Leningrad, Kiew, Tbilissi für die Erweiterung der bestehenden U-Bahn-Netze sowie in Baku, Charkow und Taschkent für den Bau neuer U-Bahnen umfangreiche Projektierungen im Gange sind? Dabei sind in Baku und Taschkent wegen der Erdbebengefährdung besondere Baumaßnahmen erforderlich.* Ki.

● *daß die Belgischen Staatsbahnen (SNCB) eine Viersystemlok für Geschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h zusammen mit der Industrie entwickeln? Die Stundenleistung der Lok soll 7000 PS betragen, die Spannungssteuerung übernehmen Thyristoren.* Ki.

● *daß in der französischen Stadt Saint-Etienne mit 200 000 Einwohnern 5 Straßenbahn-Triebwagen mit je drei Drehgestellen im Einsatz sind? Die 21 m langen Triebwagen verfügen über 29 Sitzplätze und 153 Stehplätze. Die Spurweite beträgt 1000 mm, die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.*

● *daß auf der sechsgleisigen Verbindungsstrecke Brüssel Nord – Brüssel Central täglich 850 Züge verkehren? Die stärkste Belastung liegt zwischen 8.15 Uhr und 9.15 Uhr mit einer Zugfolge von 42 Sekunden.* Ki.

● *daß im Londoner Container-Terminal Tilbury die größte Containerbrücke in Betrieb genommen wurde? Mit einer Spannweite von 23,5 m und einer Tragkraft von 30 Mp überspannt der neue Brückenkran zwei Gleise, einen Containerabstellplatz und eine 2spurige Straße.* Ki.

● *daß der jährliche Zuwachs an elektrifizierten Streckenkilometern der PKP 300 bis 400 km beträgt? Der Perspektivplan sieht vor, daß die PKP 1980 rund 6000 km elektrifiziert haben, auf denen 75 Prozent des gesamten Transports abgewickelt werden. Die restlichen 25 Prozent übernimmt die Dieseltraktion.* Ki.

● *daß in der UdSSR die Planung für den Bau einer Schnellverkehrslinie von Moskau in den Kaukasus abgeschlossen wurde? Auf der Strecke sollen Züge mit Geschwindigkeiten von 250 km/h verkehren, wodurch sich die Reisezeit von gegenwärtig 30 Stunden auf 6 Stunden verringern wird.*

● *daß die Strecke Miskolc – Nyekladhaza der MAV für Geschwindigkeiten bis 160 km/h ausgebaut wurde? Damit besitzt die Ungarische Staatsbahn ihre erste Schnellstrecke.* Ki.

● *daß die Berliner U-Bahn mit neuen Signalanlagen der Bauart WSSB ausgestattet wird? In der ersten Ausbaustufe sollen die Stellwerke und automatischen Streckenblockanlagen erneuert werden, wobei eine Konzentration der Schalteinrichtungen auf wenige Stellwerke angestrebt wird.*

eine bewährte großserienlok



die V180

So schnellebig ist die Zeit ... 1963 sah man die erste Diesellokomotive V 180 im Berliner Raum fahren – heute gehört sie schon längst zum gewohnten Bild auf allen Reichsbahnstrecken, die gute, „alte" V 180 – mit der neuen Bezeichnung 118.
Sie fährt alles: internationale Schnellzüge, Güterzüge, „kleine" Personenzüge, den Gex und den Postzug.
Und sie fährt schon längst auf vielen TT-Modellbahnanlagen – sicher in der Funktion, bestechend in der Laufruhe, hervorragend in der Zugkraft. Wer möchte wohl dieses schöne Lokmodell nicht besitzen?





ZEUKE & WEGWERTH KG, 1055 BERLIN



transpress

VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN BERLIN

Autorenkollektiv

Eisenbahn-Jahrbuch 1971

Eine internationale Übersicht

Etwa 176 Seiten, 250 Abbildungen, 10 Tabellen, Leinen 15,– M

Best.-Nr.: 565 332 0

Erscheint voraussichtlich im 2. Quartal 1971

Rainer Zschech

Triebwagen-Archiv

411 Seiten, 138 Abbildungen, 12 Tabellen,
Halbleinen cellophaniert 19,80 M
Exportausgabe Leinen mit Schutzumschlag 24,80 M

Best.-Nr.: 565 246 7

Erscheint voraussichtlich im 2. Quartal 1971

Dieter Bäzold / Günter Fiebig

Ellok-Archiv

Etwa 348 Seiten, 315 Abbildungen, 3 Tabellen,
Halbleinen cellophaniert 19,80 M
Exportausgabe Leinen mit Schutzumschlag 24,80 M

Best.-Nr.: 565 304 8

Erscheint voraussichtlich im 3. Quartal 1971

Klaus Gerlach

Dampflok-Archiv

260 Seiten, 201 Abbildungen, 1 Tabelle, Halbleinen cellophaniert 19,80 M (nur für Export)

Best.-Nr.: 565 191 5

Wolfgang Glatte / Lothar Reinhardt

Diesellok-Archiv

329 Seiten, 191 Abbildungen, 5 Tabellen,
1 Literaturverzeichnis, Halbleinen cellophaniert 19,80 M
Exportausgabe Leinen mit Schutzumschlag 22,50 M

Best.-Nr.: 565 245 9

Udo Becher

Auf kleinen Spuren

Die Anfänge der Modelleisenbahn

2., unveränderte Auflage. 256 Seiten, 339 Abbildungen,
33 Tafeln, Halbleinen cellophaniert 25,– M,
Sonderpreis für die DDR 18,80 M

Werner Deinert

Eisenbahnwagen

2., überarbeitete Auflage. Etwa 560 Seiten, 465 Abbildungen, 18 Tabellen, 12 Anlagen, Lederin etwa 22,80 M

Best.-Nr.: 565 306 4

Erscheint voraussichtlich im 2. Quartal 1971

Bestellungen nimmt der Buchhandel entgegen

1971 LEIPZIGER FRÜHJAHRSMESSE

Messehaus am Markt
Stand 154/156



H0-Heimanlage

3,5 m × 1,5 m

Unser Leser, Maschinenbau-Ingenieur Hans Ullrich, beschäftigt sich seit 1960 mit dem Bau einer Modelleisenbahnanlage. Die Anlage ruht auf vier selbstgebauten Böcken, die auseinandernehmbar sind. Die demontierten Platten stehen mit Aufbauten in einem Spezialgestell an der Wand (Tiefe 60 cm). Aufgebaut wird nur im Januar/Februar.

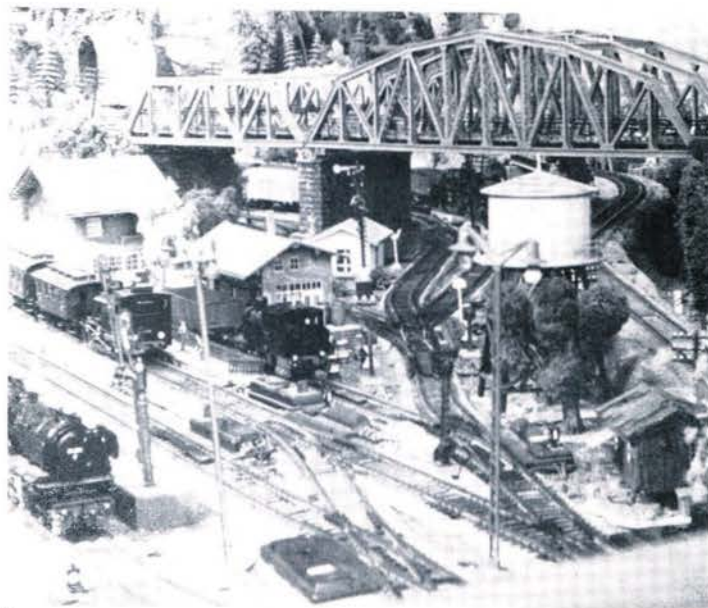
Die Anlage stellt eine eingleisige Hauptstrecke dar, die in der unteren Ebene verläuft. An der Strecke befindet sich der Bahnhof „Blausee", der eine Bekohlungsanlage und einen Rangierbahnhof hat. Von diesem Bahnhof geht eine Nebenstrecke ab, die zum Bahnhof „Oberbaumbach" führt.

Insgesamt sind 45 m Gleise verlegt, die auf einer Schaumgummibettung ruhen.

Bild 1 gibt eine Übersicht über den Bahnhof „Blausee" mit der Abzweigung zur Schleife und zu den Abstellgleisen für Güterzüge bzw. zur Bekohlungsanlage.

Bild 2 zeigt den Bahnhof „Blausee" von der Rückseite.

Bild 3 zeigt den linken Teil der Anlage (vom Schaltpult aus gesehen). Hier ist die Nebenbahn zu erkennen. Ein Güterzug befindet sich gerade auf dem „Weg" zum Bahnhof „Blausee".



1
2



3



